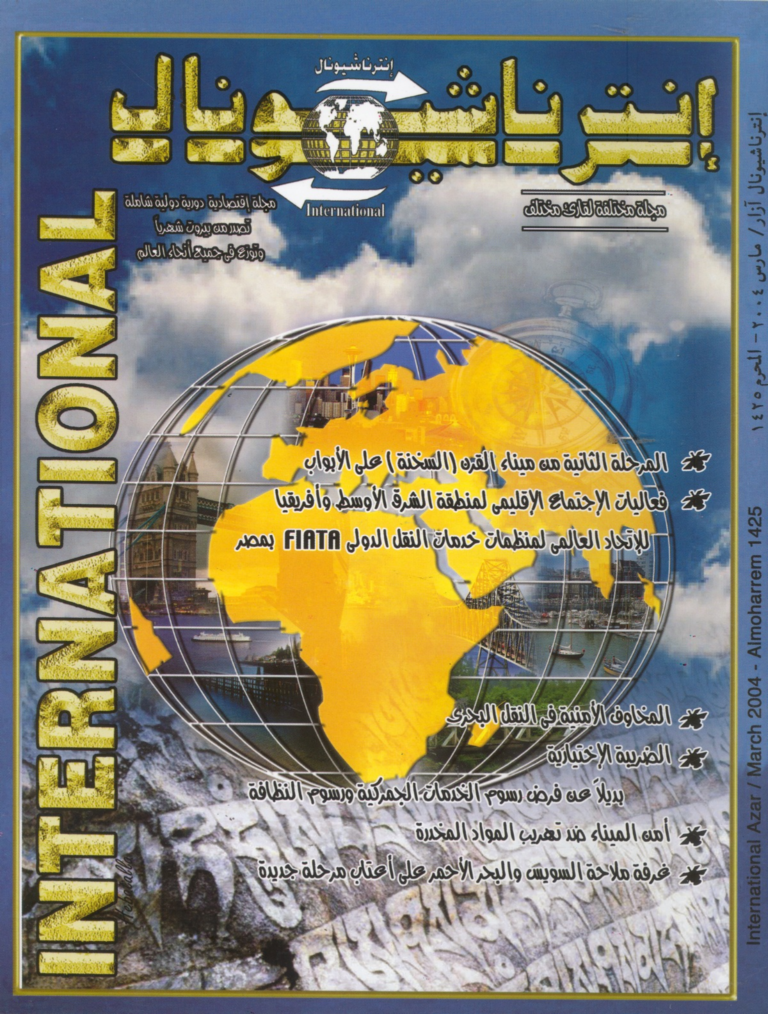
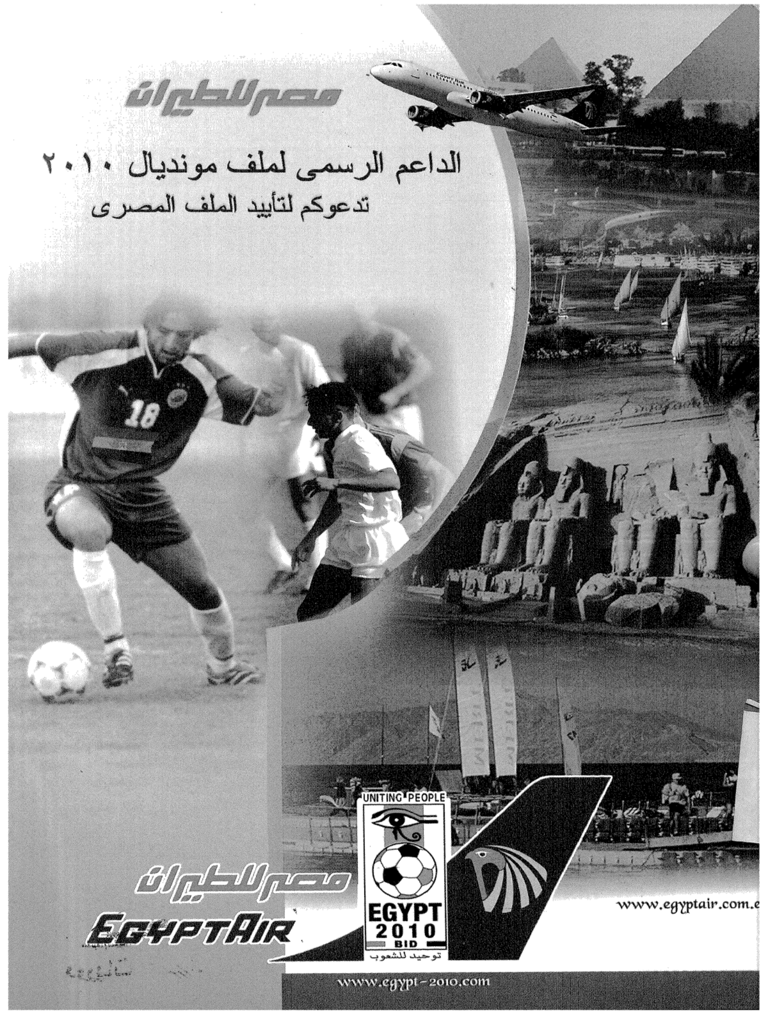


إنترناشيونال
إنترناشيونال
International
مجلة مختلفة لقارئ مختلف
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع فى جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL
المرحلة الثانية من ميناء القرن (السخنة) على الأبواب
فعاليات الإجتماع الإقليمى لمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا
للإتحاد العالمى لمنظمات خدمات النقل الدولى FIATA بمصر
المخاوف الأمنية فى النقل البحرى
الضريبة الإختيارية
بديلاً عن فرض رسوم الخدمات الجمركية ورسوم النظافة
أمن الميناء ضد تهريب المواد المخدرة
غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر على أعتاب مرحلة جديدة
International Azar / March 2004 - Almoharrem 1425
إنترناشيونال آزار/ مارس ٢٠٠٤ - المحرم ١٤٢٥

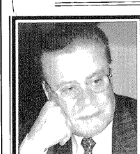

مصر للطيران
الداعم الرسمى لملف مونديال ٢٠١٠
تدعوكم لتأييد الملف المصرى
18
مصر للطيران
EGYPTAIR
UNITING PEOPLE
EGYPT
2010
BID
توحيد للشعوب
www.egyptair.com.e
www.egypt-2010.com



بقلم

مستشار التحرير

.. إعادة هيكلة الجامعة العربية



تقرر عقد القمة العربية الثامنة والعشرون فى تونس خلال شهر مارس الجارى، وذلك بغرض تطوير العمل العربى المشترك .. لقد سبق هذه القمة نشاطات مكثفة وإتصالات دبلوماسية غير عادية حيث تم عقد إجتماعاً طارئاً لوزراء الخارجية العرب تم فيه بحث ورقة العمل الموحدة لهذا التطوير، وإعادة هيكلة وتنظيم الجامعة العربية بعد إصلاح النظام العربى، وإغلاق الملفات القديمة المتعلقة بالخلافات ، والوصول إلى قرارات قابلة للتنفيذ.

وترأس عمرو موسى الأمين العام للجامعة إجتماعاً تشاورياً على مستوى المندوبين الدائمين للدول الأعضاء فى الجامعة تم فيه تبادل وجهات النظر وتنسيق المواقف، هذا علاوة على الإتصالات والدراسات التى تمت لإستكمال الجوانب المتعلقة بالإصلاح والتى سيتم عرضها على القمة المذكورة لا أحد ينكر أن الأمة العربية تواجه مصاعب وتحديات نتيجة للمتغيرات الإقليمية والعالمية، ولما كان من الصعب على أى دولة عربية مجابهة التحديات بمفردها فإن الإتحاد هو الطريق الصحيح لتحقيق الإستقلال الأمثل لإمكاناتنا ، كما أن التكامل الإقتصادى بين الدول العربية يعتبر وسيلة لتحقيق العديد من الأهداف التى من أهمها تدعيم التعامل مع العالم الخارجى، وإيجاد المناخ الملائم للتنمية الإقتصادية.

إن وطننا العربى - التى تمثل مساحته ١٠٪ من مساحة العالم، ويبلغ تعداد سكانه حوالى ٣٠٠ مليون نسمة - لديه الكثير من المقومات والثروات الطبيعية التى تؤهله للوقوف فى مصاف الدول الكبرى، ولما كانت الجامعة العربية تمثل منظومة العمل العربى المشترك فعليها تحديد مساراتها للتعامل مع التغيرات الجديدة، والسعى لإصلاح هيكلها حتى يمكنها الدخول فى الساحة الدولية، ولأبد من إعادة بناء الجامعة، وتوحيد الصفوف تحت مظلتها، وتدعيم العمل العربى المشترك، والتحرك جميعاً شعوباً وحكومات نحو تضامن عربى قوى يكون له التأثير القوى بين دول العالم، خاصة وأن الحاجة أصبحت ملحة فى الوقت الراهن لإدارة عربية مشتركة تنبع من إدراك وفكر عربى يمكنه التصدى للتحالف الأنجلو الأمريكى الصهيونى الذى يسعى لفرض الهيمنة المطلقة على الأمة العربية.

إن القومية العربية تاريخ وحضارة وثقافة ولغة ودين. وتحديث الجامعة العربية - بصفتها رمزاً للقومية العربية وبيت العرب الكبير - سيؤدى إلى جمع الشمل العربى حول هدنى حقيقى ومصالح مستمرة وترابط قوى. كما أن توسيع إختصاصات مجلس الجامعة العربية فى مشروع المبادرة المشتركة للإصلاح والتطوير من شأنه تفعيل العمل العربى المشترك.

عاصم السيد أحمد





إقرأ فى هذا العدد

إجتماعات

ص١٦، ١٧، ١٨ عبد العال على عبد العال يعد ويعرض فعاليات الإجتماع الإقليمى النصف سنوى RAME لمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا للإتحاد العالمى لمنظمات خدمات النقل الدولى FIATA.

تقارير

ص٨ دكتور ربان أحمد حنفى والجزء الثانى من ظاهرة تفجر المعلومات والحاجة إلى التدريب فى المجال .

ص١٠ إسماعيل عنانى والجزء الثالث من الإتفاقيات الضريبية بين المموليين ومصلحة الضرائب.

ص١٨، ١٩ عميد بحرى متقاعد / عبد العزيز أبو قنديل والمخاوف الأمنية فى النقل البحرى.

ص٢٠، ٢١ سمير معوض يواصل سلسلة اللوجستيات فى الموانى ومحطات الحاويات.

ص٣١ عبد السلام السيد أحمد ومنتدى الإقتصاد الدولى.

ص٣٣ كامل محمد النجار يتساءل هل تخضع العبوات والغلافات للضريبة الإضافية.

ص٣٤، ٣٥ ربان مدحت خلوصى وأمن الميناء ضد تهريب المواد المخدرة.

ص٣٦، ٣٧، ٣٨ عادل عبد المعطى عوض والضريبة الإختيارية بديلاً عن فرض رسوم الخدمات الجمركية ورسوم النظافة.

ص٤١ عبد الرحيم مصطفى وغرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر على أعتاب مرحلة جديدة.

إقرأ لهؤلاء

ص٩ دكتور/ أيمن النحراوى ودموع العراق.

ص١٦ كلمة معالى الدكتور أحمد جويلى فى إجتماع الفياتا FIATA.

ص٢٢ عبد الحميد مرسى عنبر والرد على خبير.

ص٤٣ نشأت الديهى وكلمات حزينة وواقع أليم (وجئ يومئذ بجهنم).

ص٤٤ وسام غنيم تسأل هل حوادث الطيران خطأ طائرة أم طيار؟

ص٤٥ ولاء حمزه تنبه إلى أن صحتنا أمانة فى أعناقنا.

الاشتراك السنوى

الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية و دول العالم ٤٠ دولار أمريكى

ثمن بيع النسخة الواحدة

لبنان ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - مصر ٣جنيهات مصرية - باقى الدول العربية ٣ دولار أمريكى - للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى

International

إنترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة

تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير

ربان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير و المدير المسؤل

ربان حسان محي الدين شعبان

المستشار القانونى

دكتور على عوض حسن

مشرف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان

المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت

هاتف /فاكس ٢٨٣٦-٣٠-١-٩٦١+

محمول ٩٥٤٥٥٦ -٣-٩٦١+

مصر

اسكندرية

ت/ ف ٤٢٧٥١١٧ (٠٣)(٢+)

E-Mail : assem355@hotmail.com

سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠ (٠٣) (٢+)

فاكس : ٥٧٦٠٥٣٣ (٠٣) (٢+)

السويس

* المراسل : ربان / أحمد بدوى

محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)

* المراسل : عبد الرحيم مصطفى

محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)

الإسماعيلية

* المراسل: محمد حسين صالح

تليفون: ٣٤٦٠٨١ (٠٦٤)(٢+)

E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا

* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى

تليفون وفاكس: ٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+

السعودية - جدة

تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +

فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +

الامارات العربية المتحدة - دبى

* المراسل : شريف صلاح مختار

ص ب ٢٦٨٨٢ دبى - محمول ٦٥١٦٥٢٠ (٩٧١)(+)

الولايات المتحدة الأمريكية

نيويورك

* المراسل : محمد محمود المغازى

٣٨١٩١٨٣ -٧١٨-(١+)

الوكالة المتحدة للشحن والسياحة

بناية الخضرى - كورنيش المزرعة

بيروت - لبنان

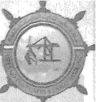
تليفون : ٢١٥٥٧٨ (٣) ٩٦١ +

تليفاكس : ٣١١٦٧٩ (١) ٩٦١ +

٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +

توزع فى جميع انحاء العالم

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.

السيد اللواءبحرى/ جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

مقدمة :-

قامت الشركة بتحقيق الآتى :-

★ إستكمال أعمال التعميق أمام رصيف الحاويات لاستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس
★ حجم تداول قدرة ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة
★ إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م٢
★ معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة للونش الواحد.
★ إضافة ونش عملاق "Super post panamax" فى سبتمبر ٢٠٠٣

حقائق على الطبيعة :-

- ساحة الحاويات ٤٣٥,٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠,٠٠٠ حاوية٢ مكافئة
- المخزن مشترك LCL ٦٠٠٠م٢
بطاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- النقل بالقطار محطة واحدة

خطة التطوير لعام٢٠٠٣/٢٠٠٤

- توريد عدد ٦ ونش ساحة (Reach Stacker) .
- توريد عدد ٨ جرار موانئ بالمقطورة .
- توريد عدد ٢ ونش ساحة عملاق (R.T.G)(TRANS TAINE)

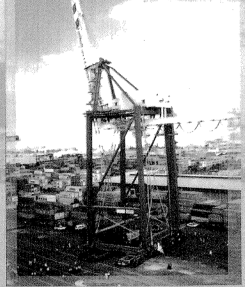
الميناء الجاف :

- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠,٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .

نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونيا بإستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل MOVINS,CODECO,COARRI Files
- إستخدام أجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .





المعدات :-

- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٤ ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤.٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ونش رصيف عملاق "Super Post Panamax" حمولة ٦٠ طن
طول ذراع الونش ٥٠م قادر على تناول ١٨ صف (ROW)
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ . ١٠٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق ترانستيز R.T.G.
- ٢٧ ونش ساحة ريتش ستيكر R.S.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .

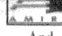
نشاط تداول البضائع:

★ الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٥,٠٠٠ طن
★ معدل التداول ٨٠٠٠ طن يوميا
★ يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة
★ تمتلك الشركة منشأين عائمين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / الساعة للمنشأ الواحد
★ جارى إنشاء صومعة للغلال بسعة تخزينية قوامها ٣٠,٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية لصوامع غلال الشركة ٨٠,٠٠٠ طن

P.O.BOX: 1239 PORT SAID , EGYPT
Web site: www.pscchc.com
E-mail:info@pscchc.com

Tel: 002 066 237151/ 002 066 2358s62
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419





Second Announcement

The International Navigation Conference

Melaha 2004

On

Satellite Navigation Developments and Applications

April 13 /15 - 2004

Concorde-El Salam Hotel, Cairo - Egypt

Under the auspices of

H.E. The Minister of Transport

Organized by

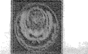
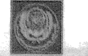
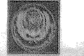
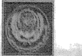
The Arab Institute of Navigation (AIN)

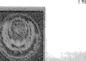
Sponsored by

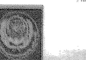
Sokhna Port Development Company



And









Al Salam Group

National Navigation Co.



الأشعار الثانى

المؤتمر الدولى للملاحة

"ملاحة 2004"

عن

التطورات فى الملاحة بإستخدام الأقمار الصناعية وتطبيقاتها

13 - 15 إبريل 2004

بفندق كونكورد السلام - القاهرة

تحت رعاية

معالى وزير النقل المهندس / حمدى الشايب

تنظمه

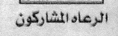
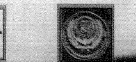
الجمعية العربية للملاحة

الراعى الرئيسى

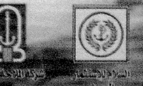
شركة تنمية ميناء السخنة



الرعاه المشاركون





الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

أجندة إنترناشيونال

* يعقد المؤتمر الدولى لتكنولوچيا المعلومات والوسائط الرقمية يومى ١و٢ مارس الجارى بالقاهرة ، ويشارك فيه أكثر من ١٠ دول عربية وأجنبية لمناقشة أهم التحديات التى تواجه الإعلام وتكنولوچيا المعلومات.

* يقام بمدينة كييف الأوكرانية فى الفترة من ٣ إلى ٦ مارس المعرض الدولى للأغذية ، وذلك فى إطار الإهتمام بأسواق دول الكومنولث بإعتبارها من الأسواق المستهدفة دولياً.

* تقرر إقامة معرض لإعادة إعمار العراق بأرض المعارض الدولية بمدينة نصر فى الفترة من ٣ إلى ٦ مارس الجارى بغرض توفير إحتياجات السوق العراقى من السلع والخدمات المصرية.

* تبدأ أول ورشة عمل إقليمية تختص بالسياسات والخدمات وتكنولوچيا الإتصالات يوم ٩ مارس الجارى بالقاهرة وذلك بغرض إعادة هيكلة وتحرير قطاع الإتصالات.

* تبدأ مراسم إفتتاح الدورة ٣٧ لمعرض القاهرة الدولى يوم ١٦ مارس الجارى، سيكون ضيف الشرف فى هذه الدورة تركيا ، وتمتاز الإحتفالية هذا العام بالطابع الفرعونى.

* تنظم مجموعة الإقتصاد والأعمال فى بيروت يوم ١٧ مارس منتدى إقتصادى حول العراق ، يشارك فيه وزراء عراقيين وحاكم المصرف المركزى العراقى ورجال مال وأعمال وأصحاب مؤسسات عراقية لبحث التطورات السياسية والإقتصادية والمصرفية والمالية والتشريعات الجديدة فى العراق.

* يعقد المؤتمر الدولى للنموذج العالمى للأمم المتحدة التى تنظمه جامعة العلوم الحديثة والآداب MSA بالإشتراك مع جامعة هارفارد فى الفترة من ٢٨ مارس الجارى إلى أول إبريل بمدينة شرم الشيخ .

* قرر بنك الإستثمار الأوروبى عقد المؤتمر الرابع للجنة الإستثمارية والمشاركة مع دول المتوسط فى الإسكندرية على المستوى الوزارى خلال شهر مارس الجارى.

* تفتتح فى الأسبوع الرابع من شهر مارس الجارى أعمال الدورة الرابعة لورش العمل العربية بالعاصمة التونسية بعد المشاورات المكثفة التى تبادل فيها وزراء الخارجية العرب الرأى بخصوص المخططات المنهجية لحركة العمل العربى وما تتطلبه من تحديث فى الأداء.

* تجتمع اللجنة الأمنية المصرية اليمنية المشتركة فى القاهرة خلال شهر مارس الجارى لتنفيذ ما تم الإتفاق عليه من تجديد الإقامات بشكل مفتوح للمصريين فى اليمن، والإفراج الفورى عن الصيادين المخالفين.

* تبدأ إجتماعات مجلس الأعمال المصرى / الهندى أواخر مارس الجارى، بنيودلهى ، ويحضره عدد من الوزراء وكبار رجال الأعمال المصريين لبحث سبل تنشيط العلاقات المصرية الهندية وزيادة التبادل التجارى بين البلدين، ،،وتفعيل التعاون فى مجال المشروعات الصغيرة والتكنولوچية.

* تعقد القمة العربية المقبلة يومى ٢٩ و٣٠ مارس الجارى بتونس التى سترأس هذه القمة.

* يعقد وزراء منظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك) إجتماعهم الإستثنائى، فى ٣١ مارس الجارى بڤيينا بعد الإجتماع الرسمى الذى عقد فى الجزائر.

حركة الموانى المصرية خلال شهر ديسمبر ٢٠٠٢

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٤٧٣,٨٠	٢١٤,١٠	٦١,٤٢	٠,٠٠	٧٠,٨٦	٨٣,٢٢	٠,١٣	٥,٧٤	٧٦,١١	٩٨٥,٣٩
صب جاف	٣٥,٨٠	٢٥٩,٦٠	٥٧,٧٥	٠,٠٠	٢٦٠,٩٨	٦٣,٠٠	٢٤٢,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٩١٩,١٣
أتربة وخامات	٢٣٨,٩٠	٤٩٨,٤٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٣٧,٨٢	٣٩,٧٢	٦٠,٣٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٨٧٥,١٨
ذات طبيعة خاصة	١٣٣,١٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢٧,١١	٢٧,١١	٠,٠٠	٠,٢٧	٠,٠٠	١٨٧,٥٩
أسمدة وأملاح	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٣,٠٠	٠,٠٠	٠,٩٨	٠,٠٠	٣,٩٨
صب سائل	٨٧,٩٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٢,٣٥	١١٤,٩٩	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢٤٥,٢٤
إجمالى	٩٦٩,٥٠	٩٧٢,١٠	١١٩,١٧	٠,٠٠	٤٣٩,١٢	٣٣١,٠٤	٣٠٢,٤٦	٦,٩٩	٧٦,١١	٣٢١٦,٥٠
ترانزيت	١١,٤٠	٠,٠٠	٢٨٠,٨٤	٠,٠٠	٣٣٤,٤٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٣٦,٥٠	٦٦٣,١٤
الإجمالى العام	٩٨٠,٩٠	٩٧٢,١٠	٤٠٠,٠١	٠,٠٠	٧٧٣,٥٣	٣٣١,٠٤	٣٠٢,٤٦	٦,٩٩	١١٢,٦١	٣٨٧٩,٦٤

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٤٤,٢٠	٧٧,٥٠	٤٦,٥٣	٠,٠٠	٧٧,٣٨	٤٦,٥٠	٠,٥٧	٦,٧٤	٣٥,٠١	٤٣٤,٤٣
حاصلات زراعية	٦٦,٠٠	٠,٠٠	١,٤٢	٠,٠٠	١٦,١٦	٢٧,٨٤	٠,٠٠	١٨,٧٢	٠,٠٠	١٣٠,١٤
صب جاف	٠,٠٠	٢,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤,٠٠
أتربة وخامات	٧٣,٩٠	٣٥,٠٠	٠,١٢	٤٢,٨٦	٤٨٠,٧٧	٦٩,١٤	١٦١,٨٠	٠,٢١	٥٠,٥٥	٩١٤,٣٥
ذات طبيعة خاصة	١٠,٧٠	٤,٠٠	٠,٣٥	٠,٠٠	٠,٠٠	٧,٩٥	٠,٠٠	٠,٧٥	٠,٠٠	٢٣,٧٥
أسمدة وأملاح	٤٠,٠٠	٤٢,٠٠	١٦,٦٣	٨,٢٠	١٠٦,٦٦	٠,٣٦	٠,٠٠	١,٧٤	٠,٠٠	٢١٥,٥٨
صب سائل	٢١٥,٣٠	٢٠٨,٥٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٢٣,٨٠
إجمالى	٥٥٠,١٠	٣٦٩,٠٠	٦٥,٠٥	٥١,٠٦	٦٨٢,٩٧	١٥١,٧٨	١٦٢,٣٧	٢٨,١٦	٨٥,٥٦	٢١٤٦,٠٥
ترانزيت	١٠,٩٠	٠,٠٠	٢٦١,٢٩	٠,٠٠	٣٣٧,٦٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٦٠٩,٨٣
الإجمالى العام	٥٦١,٠٠	٣٦٩,٠٠	٣٢٦,٣٤	٥١,٠٦	١٠٢٠,٦١	١٥١,٧٨	١٦٢,٣٧	٢٨,١٦	٨٥,٥٦	٢٧٥٥,٨٧

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٨٠	٤٦	١٦٨	٠	١٦١	٧	٠	٠	٨	٥٧٠
صب جاف	١	٥	١	٠	٩	١	٤	٠	٠	٢١
أتربة وخامات	٩	٥	٠	١٠	٢٦	٢	٢	٠	٠	٥٤
ذات طبيعة خاصة	٣٢	٠	١	٠	١٤	١٠	٠	٠	٠	٥٧
أسمدة وأملاح	.	٠	٦	٤	١٦	٢	٠	٠	٠	٢٨
صب سائل	٣١	٠	٠	٠	٧	١٨	٠	٠	٠	٥٦
مولاس	١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١
إجمالى	٢٥٤	٥٦	١٧٦	١٤	٢٣٣	٤٠	٦	٠	٨	٧٨٧
ركاب	٧	٠	٦	٠	٠	٣١	٤١	٩٢	٠	١٧٧
أخرى	١٥	٠	٢٣	٠	٠	٣٣	٠	٠	٠	٧١
إجمالى عام	٢٧٦	٥٦	٢٠٥	١٤	٢٣٣	١٠٤	٤٧	٩٢	٨	١٠٣٥

بيان بحركة الركاب (قادمون ـ مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٩١١٨	١٩٧٥	٤٧٦٠٣	٢٥٤١٨	١٦٨٥٩	٤٢٢٤	٤٤٢٤	١٠٩٦٢١
	مغادرون	٩٠٦٧	٢٠٨٠	٨٩٢١	٢٥١٥٥	٢١٥٧٩	٧٥٤٩	٣٣٢٢	٧٧٦٧٣
	الإجمالى	١٨١٨٥	٤٠٥٥	٥٦٥٢٤	٥٠٥٧٣	٣٨٤٣٨	١١٧٧٣	٧٧٤٦	١٨٧٢٩٤

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية	٢٢٩٣٢	١٧٤٦٧	٤٠٣٩٩	٧٠٤	٧٧٧	١٤٨١	٤١٨٨٠
بورسعيد	٤٢٧٥	٧٢١٢	١١٤٨٧	٣٠٣٣٨	٢٦٥٤١	٥٦٨٧٩	٦٨٣٦٦
دمياط	٢٨٤١	٨٤٢١	١١٢٦٢	٤٠١٢٠	٣٧٤٠٥	٧٧٥٢٥	٨٨٧٨٧
السويس	٨٤	٢٤٦	٣٣٠	٠	٠	٠	٣٣٠
السخنة	٣٨٤٠	٢٢٥٦	٦٠٩٦	٣١٦٠	٠	٣١٦٠	٩٢٥٦
إجمالى عام	٣٣٩٧٢	٣٥٦٠٢	٦٩٥٧٤	٧٤٣٢٢	٦٤٧٢٣	١٣٥٨٨٥	٢٠٨٦١٩

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



الجزء الثاني

ظاهرة تفجر المعلومات والحاجة إلى التدريب في المجال

دكتور/ ريان أحمد حنفي
الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

كلما تطورت البشرية وتعقدت أساليب الحياة تراكمت المعلومات. وإتسع نطاق إستخدامها وبالتالي تزداد حاجتنا إلى المزيد من المعلومات التي تساعدنا في إتخاذ القرارت السليمة.

وقد تناولنا في العدد السابق (الجزء الأول) أهمية المعلومات وكذا مشكلة تفجر المعلومات وفي هذا العدد (الجزء الثاني) نتطرق إلى مجتمع المعلومات والمسيطرون عليه.

مجتمع المعلومات والمسيطرون عليه:

بداية ما يسميه البعض "مجتمع المعلومات" INFORMATION SOCIETY ظهر نتيجة تعدد التسهيلات الجديدة والشبكات المتخصصة، فخلال عقد الخمسينيات دخل الحاسب الإلكتروني مراكز البحوث والجامعات، ثم إمتد إلى مجالات التجارة والصناعة، وأصبح الحاسب الإلكتروني أداة فعالة لعمل الحسابات المعقدة. وخلال عقد الستينيات زاد الإعتماد على الحاسب الإلكتروني أكثر وأكثر في أداء الوظائف التجارية، وظهرت الحاجة لعمل "منافذ" Terminals للمعالجات المركزية، وتبادل المعلومات. ونتج عن كل ذلك تطور إتصال البيانات Data Communication، كما أمكن تحويل الإشارات التماثلية Analog Signals إلى إشارات رقمية Digital Signals لإتاحة إستخدام أفضل لشبكات الهاتف.

وخلال عقد السبعينيات إستمر التقدم في مجال الحاسب الإلكتروني، ووسائل الإتصال، وتكنولوجيا المواد شبة الموصلة للحرارة Semiconductor، وقد أسفر ذلك عن ظهور خدمات عديدة لنقل المعلومات مثل البريد الإلكتروني، والخدمات التلفزيونية التي تتيح إسترجاع المعلومات مثل التليتكست، والفيدياتا، والصوت، والفيديو، والمؤتمرات عن بعد، وقد أحدثت تقنيات جديدة مثل المكاتب التي تدار ذاتياً Automated Offices، والمنازل المتصلة بشبكات سلكية Wired Households، كل ذلك جعلنا نعيش في عصر المعلومات، فالطفل الذي يولد في منزل مزود بالحاسب الإلكتروني هو طفل مجتمع المعلومات، أما الطفل الذي ينشأ في منزل بدون الحاسب الإلكتروني فهو طفل فقير في المعلومات.

ومجتمع المعلومات لم يولد على يد تكنولوجيا الإتصال وحدها، ولا على تكنولوجيا الحاسبات الإلكترونية وحدها، ولكنه ولد بالمزاوجة بين هذه التكنولوجيا وتلك. ويعتمد الإتجاه الذي نتحرك نحوه بسرعة كبيرة خلال السنوات القادمة على قيام نظم متكاملة من معدات وبرامج معالجة المعلومات ووسائل الإتصال، تختفي فيها الفواصل بين نظم الإتصال ومعالجة البيانات، ويصبح التمييز بينهما صعباً عملياً، وهكذا تندمج معدات تخزين الأصوات والصور (مثل أقراص وأشرطة الفيديو) وآلات المعالجة والحساب (الحاسبات الإلكترونية) مع الأقمار الصناعية في شبكات معقدة تتيح لنا أن نضغط على زر ما في مكان ما فنحصل من بنوك المعلومات أو قواعد البيانات في أي مكان آخر على الأرض أو في الفضاء، وهكذا تضيف تلك الشبكات بعداً هائلاً لقدرة الإنسان على توسيع معارفه وخزنها وترتيبها، وإنتاج المعلومات وبثها في الحال، والتعامل معها وإستخدامها.

ويرى العديد من المراقبين أن "مجتمع المعلومات" هو البديل الجديد" للمجتمع الصناعي" الذي عايشناه معظم القرن العشرين، والدليل على هذا الإستنتاج هو حقيقة أن العمل في مجال المعلومات Information Occupations قد زادت نسبته في الولايات المتحدة الأمريكية من ١٠٪ من حجم القوى العاملة إلى حوالي ٥٠٪، ومن ناحية أخرى تناقص حجم العمالة في المهن الصناعية إلى نحو ٢٠٪، كم تناقص حجم العمالة في المهن الزراعية إلى أقل من ٤٪ فقط، كذلك فإن أكثر من ربع الناتج القومي - في المجتمع الأمريكي - يأتي من إنتاج وتوزيع سلع المعلومات وخدماتها.

ففي العصور الأولى لتاريخ البشرية كان الغذاء هو أكثر الموارد أهمية، والعنصر الأساسي للحياة، حيث نشأت الحضارات الإنسانية وطورت، وبعد ذلك جاء إكتشاف الطاقة Energy التي أكتسبت أهمية متزايدة في حياة البشر، ثم أصبح كل من الغذاء والطاقة أهم موارد التطور البشري.

والآن مع بداية القرن الحادي والعشرون أصبحنا ندرك أهمية المعلومات بإعتبارها المورد الثالث الذي يتوازى في الأهمية مع الموردين السابقين، ويكمن تحدى هذا القرن في قدرة الإنسان على تشغيل هذه الموارد الثلاثة: الغذاء - الطاقة - المعلومات بأقصى قدر ممكن من الكفاءة، وتقع مسئولية تحقيق ذلك على من يعملون في وسائل الإتصال، ويتم ذلك من خلال إدراك الفروق الأساسية بين المورد الثالث "الغذاء والطاقة" وأنواع التحديات التي تفرض نفسها في هذا المجال.

فالغذاء والطاقة يشكلان تحدياً إنسانياً لكونها في تناقص مستمر في معظم أنحاء العالم، ونحن في حاجة إلى إيجاد حلول لتعويض هذا النقص، ووسائل جديدة لزيادة إمدادات الغذاء والطاقة بقدر الإمكان. أما مورد المعلومات فهو ليس في حالة تناقص مثل الموردين الآخرين، وإنما في حالة تزايد مستمر، وبالرغم من أنه لازال هناك الكثير والكثير مما لا نعرفه، وهناك فجوات كثيرة في معارفنا تحتاج إلى سدها من خلال البحوث المستمرة، إلا أن الفجوة الأعظم توجد بالتي يعرفها البعض وتطبيق هذه المعلومات في حياتنا العامة.

كذلك تختلف المعلومات عن الغذاء والطاقة في كونها لا تنفذ من خلال الإستخدام كما أنها لا تفسد عند عدم إستخدامها ونحن لا نستطيع أن نتحدث عن الفائض في المعلومات كما نتحدث عن الفائض في الغذاء والطاقة وعلى خلاف الغذاء والطاقة فكلما زادت معلوماتنا شعرنا بالمزيد إلى الحاجة إلى المعلومات وبالتالي يسهل علينا الحصول على تلك المعلومات بشكل أكبر.

والمشكلة الأساسية التي يجب أن نهتم بها فيما يتعلق بالمعلومات هي سوء توزيعها أو توزيعها على شكل غير مناسب ففي حين يتسم بعض سكان العالم بزيادة المعلومات يوجد فقر شديد في المعلومات لدى سكان آخرين ولا يقتصر سوء توزيع المعلومات فيما بين أقاليم العالم أو دولة فقط وإنما يوجد أيضاً داخل كل دولة حيث يمكن أن نلاحظ فجوات عديدة في حجم المعلومات المستخدمة ونوعيتها من جانب الأفراد داخل المجتمع الواحد ولذلك يجب إيجاد الوسائل الكفيلة بسد هذه الفجوات ولن يتم ذلك من خلال إستلاف المعلومات ممن لديهم الكثير منها وإعطاءها لمن يملكونها لأن ذلك ليس ضرورياً في توزيع المعلومات وإنما من خلال البحث عن الطرق التي تتيح لجميع أفراد المجتمع الأقتراب من المخازن الشاسعة المتاحة للمعلومات وتحفيزهم على الإغتراف منها بأقصى مايستطيعون.

وتكتسب صناعة المعلومات في بعض الدول وزناً إقتصادياً يصل إلى حد أن تصبح هي الصناعة الغالبة وأن تحل محل الصناعة الثقيلة والتحويلية وهكذا يرى البعض أن إقتصاد الغد سيكون إقتصادياً قائماً أساساً على المعلومات وكانت صناعة المعلومات تدر نحو ٢٥ مليون دولار في الولايات المتحدة خلال عقد السبعينات وتضاعف كثيراً هذا الرقم في العقود التالية.

وتتجمع خيوط تكنولوجيا المعلومات في أيدى عدد قليل من تلك الدول التي تتحكم في صناعة المعلومات وتشغيلها وإختزانها وإسترجاعها وتمتلك القنوات التي تمر عبرها هذه المعلومات وليس هذا بالأمر الغريب حيث تمازجت السلطة مع المعرفة في كل الأزمان بصورة وثيقة فالذين يملكون نواصي المعرفة هم الذين يمسكون بزمام السلطة وهكذا نرى أن التكنولوجيا الجديدة تزيد من تركيز السلطة في أقل عدد من الأيدي، وينطبق ذلك على المستوى الوطني كما ينطبق على المستوى الدولي - ففي داخل كل دولة وخاصة في الدول النامية نلاحظ أن السلطة تزداد تركيزاً في أيدي الحكومات التي تحكم قبضتها على وسائل النقل ووسائل الإتصال وما يمر بها من مواد إعلامية كما نلاحظ وجود إختلال كبير على المستوى الدولي بين إمكانيات الإتصال ووسائل إنتاج المعلومات وكذلك قنوات بثها ونشرها فيما بين دول العالم المختلفة، وينطبق هذا على مجال الراديو والتليفزيون وغيرها من وسائل الإتصال الجماهيري كما ينطبق على بنوك المعلومات وعلى الهاتف وعلى الإتصالات الأرضية والفضائية.

وتزداد الهوة بين إمكانيات الدول النامية والدول الصناعية في مجال إنتاج المعلومات ونشرها ويكفي أن نذكر أن نسبة ٨٠٪ من المرجعة البيلوغرافية التي توجد في بنوك المعلومات والتي يبلغ عددها ٥٥ مليون يرجع مصدرها إلى دولة واحدة فقط دون غيرها هي الولايات المتحدة الأمريكية.

ويشير أحد تقارير الأمم المتحدة إلى أن نصيب الدول النامية من التجارة الدولية في معدات الإتصال يبلغ ٢,٩٪ عام ١٩٦٨ ولم يتجاوز نسبة ٧,٢٪ في عام ١٩٧٦ وفي نفس الفترة زاد نصيب الدول النامية من أجهزة إستقبال الراديو من ٢٠,١٪ إلى ٢١,٣٪ في الفترة نفسها.

ومن ناحية أخرى تفتقد الدول النامية إلى القوى البشرية المدربة القادرة على التعامل مع تكنولوجيا الإتصالات الحديثة، كما أن الإعتمادات المخصصة للبحوث لاتزال في حدها الأدنى ففي حين يعيش ثلاثة أرباع سكان العالم في الدول النامية إلا أن الإعتمادات المخصصة للبحوث تعد قليلة جداً. ويدل ذلك على مدى تركيز السلطة والهيمنة في الدول الصناعية المتقدمة بل وفي عدد قليل من هذه الدول نتيجة لسيطرتها على المعلومات وعلى وسائل إنتاجها ومعالجتها وتخزينها وإسترجاعها ويتم ذلك بسرعة هائلة وعلى نطاق شاسع مما أدى إلى وجود قلة منتجة وكثرة مستهلكة صفوة مسيطرة وأغلبية مقهورة، جماعة تزداد غنى وسيطرة وجماعات تزداد فقراً وتبعية.



دموع العراق

بقلم الدكتور/ أيمن النحراوى

تملك الأسى منا قلوبنا حسرة ... واعتصر مآقى الشيوخ والرهبان

مرارة النفس والروح منكسرة ... فما عاد يطيب بالعيش إنسان

تكالبت على أمتنا أعداؤها ... وما للأحداث عزاء وسلوان

إنفرطت العروة الوثقى بنى عرب ... فتخطفتنا النسور والعقبان

يا أمة العرب بالله وحدتك ... فالعود يقوى فى حزمة العيدان

قد سقط العراق مخضباً بدمائه ... بسيف مسموم وغدرة الإخوان

هذا يوم على العروبة أسود ... قد صارت الدنيا دموع وأحزان

أين منا تاريخاً تليداً حافلاً ... من يومنا فكأن المجد ما كان

دار الحكمة والعلم بغداد فكم ... من عالم قد سما فيها له شان

قادسية سعد خاوية من فرسانها ... والأبطال جموعاً قد غادروا الميدان

عراق الرشيد والمنصور لنا عِزاً ... فدار الزمان علينا وساءت الأزمان

مالنا لا نسمع اليوم معتصماً ... يحشد للجهاد جيشه ويحرك الركبان

أرى نخيل العراق شامخاً فى مأساته ... وحيثما الفرات ودجلة سيدرك العمران

مثوى الإمام فى النجف أسير ... فما عسى حياتنا إذا دنست الأركان

والحسين فى كربلاء تحت الثرى ... ينادى جهاداً بحق الإسلام والإيمان

وآل البيت لا أغمدت سيفى ... ماظل العراق أسيراً فى قبضة الكفران

نزود عنه زود آساد الشرى ... أو نلقى فى سبيله مصارع الشجعان

دكتور/ أيمن النحراوى
drayman100 @ yahoo . com

الإتفاقيات الضريبية بين الممولين .. ومصلحة الضرائب

الجزء الثالث

أ/ إسماعيل عنانى

باحث فى النظم الضريبية زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

سبق أن عرضنا فى العددين السابقين لبعض الإتفاقيات الضريبية- عشرون إتفاقية - والتى عقدتها مصلحة الضرائب العامة مع الغرف التجارية - وسوف توالى نشر باقى الإتفاقيات فى هذا العدد وهى مجموعة الإتفاقيات الأخيرة التى تم إنجازها حتى الآن.

٢١- إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط تجارة الحدايد والبويات

طرفى الإتفاق:

- مصلحة الضرائب

طرف أول

- الإتحاد العام للغرف التجارية والغرفة التجارية بالقاهرة

طرف ثانى

- عدد أيام العمل السنوية : ٣١٠ يوم.
- **نسبة مجمل الربح :**

(أ) الموزع :

١- فى حالة الإلتزام بتقديم المستندات، يحددها من الربح بمقابلة تكلفة المبيعات بالمبيعات الفعلية.

٢- وفى حالة عدم الإلتزام بتقديم المستندات يحددها من الربح طبقاً للنسبة المحددة بالعقود المبرمة مع الشركات والمصانع المنتجة.

مع إضافة كافة ما يحصل عليه الموزع من مزايا خاصة.

(ب) تجارة الجملة والتجزئة :

تحدد نسبة إجمالى الربح طبقاً لرقم المبيعات على الوجة الآتى :

- حتى ١٥٠,٠٠٠ جنيه ١٢٪
- أكثر من ١٥٠,٠٠٠ جنيه وحتى ٣٠٠,٠٠٠ جنيه ١٠٪
- أكثر من ٣٠٠,٠٠٠ جنيه وحتى ٥٠٠,٠٠٠ جنيه ٨٪
- أكثر من ٥٠٠,٠٠٠ جنيه وحتى مليون جنيه ٦٪
- أكثر من مليون جنيه وحتى ٣ ملايين جنيه ٥٪
- أكثر من ٣ ملايين جنيه وحتى ٥ ملايين جنيه ٤,٥٪
- أكثر من ٥ ملايين جنيه وحتى ٧ ملايين جنيه ٣,٥٪
- أكثر من ٧ ملايين جنيه وحتى ٧ ملايين جنيه ٣٪

٢٢- إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط إستوديوهات التصوير وتصوير الفيديو

- **طرفى الإتفاق :**
- مصلحة الضرائب

طرف أول

- الإتحاد العام للغرف التجارية وغرفة الإسكندرية

طرف ثانى

- عدد أيام العمل السنوية : ٣١٠ يوم سنوياً مع الأخذ فى الإعتبار أيام السنوات بالمناطق الساحلية وإخطارات الممول عن فترات توقف النشاط بعد التحقق من جديتها.
- نسبة مجمل الربح : ٣٧٪
- يراعى محاسبة المنشأة عن أى أنشطة أو إيرادات أخرى يثبت مزاولتها مثل:

أ- تجارة الكاميرات ومستلزمات التصوير وتحميض وطبع الأفلام.

ب- تجارة الألبومات والبراويز وتصوير المستندات.

٢٣- إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط تجارة الكاميرات ومستلزمات التصوير

- **طرفى الإتفاق :**
- مصلحة الضرائب

طرف أول

- الإتحاد العام للغرف التجارية وغرفة الإسكندرية

طرف ثانى

- عدد أيام العمل السنوية : ٣١٠ يوم سنوياً مع الأخذ فى الإعتبار أيام السنوات بالمناطق الساحلية وإخطارات الممول عن فترات توقف النشاط بعد التحقق من جديتها.
- نسبة مجمل الربح : تم الإتفاق على تحديد نسبة مجمل الربح وفقاً لما يلى:
- تجارة الجملة : من ٣٪ إلى ٥٪ حسب رقم المبيعات
- تجارة التجزئة : ١٣٪
- يراعى محاسبة المنشأة عن أى أنشطة أو إيرادات أخرى يثبت مزاولتها مثل إستوديو التصوير الفوتوغرافى وتصوير الفيديو وتحميض وطبع الأفلام.

٢٤- إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط معامل تحميض وطبع الافلام

طرفى الإتفاق:

- مصلحة الضرائب

طرف أول

- الإتحاد العام للغرف التجارية والغرفة التجارية بالقاهرة

طرف ثانى

- عدد أيام العمل السنوية : ٣١٠ يوم سنوياً مع الأخذ فى الإعتبار أيام النوات بالمناطق الساحلية وإخطار الممول عن فترات توقف النشاط بعد التحقق من جديتها.
- نسبة مجمل الربح : ١٥٪

وبهذا نكون قد إنتهينا من عرض ملخص للإتفاقيات التى تم إبرامها بين الممولين ويمثلها الغرف التجارية ومصلحة الضرائب العامة.

وجدير بالذكر أن هناك إشتراطات عامة وردت بجميع الإتفاقيات، ومنعاً لتكرارها فى كل إتفاقية فسوف نعرضها فى ما يلى على المأموريات الضريبية مراعاتها :

١- الحرص على الإطلاع على جميع المستندات عند تحديد رقم الأعمال.

٢- الحرص على إجراء معاينة للمنشأة وفروعها ومعاينات دقيقة ومتكررة.

٣- الحرص على مناقشة الممول مناقشة شاملة.

٤- الإطلاع على الإقرارات الضريبية وإقرارات الثروة المقدمة من الممول للإسترشاد بما ورد بها من بيانات.

٥- الإطلاع على بيانات الخصم والإضافة / سجل التعاقدات / بيان الضرائب على المبيعات.

٦- مراعاة المحاسبة عن أى أنشطة أو إيرادات أخرى يثبت مزاولتها، وتتم المحاسبة عنها وفقاً للإتفاقات والتعليمات التنفيذية للفحص الصادرة بشأنها.

٧- يتم إعتماد المصروفات الإدارية والعمومية الفعلية اللازمة لمباشرة النشاط وفقاً للتعليمات التنفيذية للفحص رقم (٨) لسنة ١٩٩٩ .

٨- ضرورة الإلتزام بتطبيق مبدأ إستقلال السنوات الضريبية.

٩- يلزم تطبيق أسس المحاسبة الواردة بالإتفاقيات عند موافقة الممول عليها بالمأمورية وفى حالة عدم الموافقة يتم محاسبته وفقاً للقواعد والأسس المعمول بها قبل هذه الإتفاقيات.

١٠- تطبق هذه الإتفاقيات على جميع السنوات التى لم تتم المحاسبة عنها وكذا السنوات التى لم تصبح الضرائب المستحقة عنها نهائية.

١١- يعاد النظر فى هذه الإتفاقيات كلما طرأت عليه أية متغيرات جوهرية تؤثر على هذا النشاط سلباً أو إيجاباً.

وقبل أن ننهى حديثنا عن هذه الإتفاقيات، نعيد ونذكر بها حتى يمكن الرجوع عليها عند الحاجة.

م	الإتفاق	م	الإتفاق	م	الإتفاق
١	سيارات النقل الخفيف	٩	تجارة الحاسبات الآلية	١٧	نشاط المقاهى
٢	سيارات النقل الثقيل	١٠	نشاط البقالة	١٨	الإنتاج والتوزيع السينمائى
٣	صيد الأسماك من بحيرة ناصر	١١	النظارات الطبية	١٩	العاديات والسلع السياحية
٤	صيد الأسماك من البحر	١٢	قطع غيار السيارات	٢٠	تجارة الورق
٥	المتوسط	١٣	مطاحن وتجارة البن	٢١	تجارة الحدايد
٦	تجارة الأدوات الكهربائية	١٤	نشاط الجزارة	٢٢	استوديوهات التصوير
٧	تجارة الأسمدة	١٥	المخابز البلدية	٢٣	تجارة الكاميرات
٨	الفول والطعمية البقالة التموينية	١٦	صيد الأسماك بالبحر الأحمر	٢٤	معامل تحميض الأفلام

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

المستور الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 لمل 2000 Q.M.S

الموافق ٢٠٠٣/٩/٨ بمقر الشركة القابضة بالأسكندرية وبحضور السادة ممثلى الجهاز المركزى للمحاسبات القوائم المالية والحسابات التحليلية فى ٢٠٠٣/٦/٣٠

قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٣/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٢/٠٦/٣٠
	الأصول طويلة الأجل	
٢٩١٢٠٦	الأصول الثابته	٢٦٩٧٧١
(١٦٨٠٥٩)	يخصم : مجمع الأهلاك	(١٥٧٨٥٢)
٢٤٦٣٥	مشروعات تحت التنفيذ	١٨٩٦٢
	استثمارات طويلة الأجل	
٥٧٢٢٥	استثمارات فى أسهم شركات أخرى	٥٧٢٢٥
٢١٩٣٦	**أصول غير ملموسة (بالصافى)**	٢٢٤٩٤
٢٢٦٩٤٣	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	٢١٠٦٠٠
	الأصول المتداولة	
٢٨٩٥٥	المخزون	٢٥٥٣٠
١١٣١٠	عملاء(بعد خصم المخصص)	١٣٨٤٧
٩٤٥٨٥	حسابات مدينة مختلفة	٥٨٩٢٩
١١٥٤٣٤	نقدية بالبنوك والصندوق	١٦٠٨٢٤
٢٥٠٢٨٤	**مجموع الأصول المتداولة**	٢٥٩١٣٠
	إلتزامات متداوله	
٢٣٧٢٣	المخصصات	٢٦١٢٧
٢٠٥٥	موردين	٥٠٦
٢٢٦٩٠١	حسابات دائنه مختلفه	٢٠٠٥٩٨
٢٥٢٦٧٩	**مجموع الإلتزامات المتداوله**	٢٢٧٢٣١
(٢٣٩٥)	**رأس المال العامل**	٣١٨٩٩
٢٢٤٥٤٨	**إجمالى الأستثمارات ويتم تمويله:**	٢٤٢٤٩٩
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠
٥٠٢٠٧	الأحتياطيات	٤٤٨٥٤
١٧٣٢٠٧	**مجموع حقوق الملكية**	١٦٧٨٥٤
	الألتزامات طويلة الأجل	
٣٢١٨٣	قروض من البنوك	٥٣٥٤٠
١٩١٥٨	حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	٢١١٠٥
٢٢٤٥٤٨	**إجمالى تمويل الأستثمار**	٢٤٢٤٩٩

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٢/٧/١ حتى ٢٠٠٣/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٣/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٢/٠٦/٣٠
٢٠٥٠٠٣	أيرادات النشاط	٢٠٨٥٩٩
(٦٤٤٨٦)	يخصم : تكلفة إيرادات النشاط	(٥٩١٤٢)
١٤٠٥١٧	مجمل الربح	١٤٩٤٥٧
	يضاف إليه :	
	أيرادات أستثمارات مالية	٣٠٠٠
٤١٣٤	مخصصات أنتفى الغرض منها	٤٥٧٨
	يخصم منه :	
(٩٥١)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الأدارة	(١٢١)
(٨٩٨٢)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٩٦٨١)
(١٤٦١٨)	أعباء وخسائر متنوعة	(١٣١٩٩)
١٢٠٩٥٦	صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	١٣٣٩٨٤
(٩٩٥٥)	المصروفات التمويلية	(٧٧٨١)
٥٣٠٦	فوائد دائنة	٩١٩٧
١١٦٣٠٧	صافى أرباح النشاط	١٣٥٤٠٠
	يضاف إليه (يخصم منه)	
٢١٤٠٤	أرباح فروق عملة	١٤٥٤٠
١٥٠٨٣	أيرادات سنوات سابقة	٤٥٩
(١٨٥٩٨)	مصروفات سنوات سابقة	(١٥٣١٩)
٢٨٥٤	إيرادات غير عادية	٦٠٤
١٣٨٠٥٠	صافى الربح قبل ضرائب الدخل	١٣٥٦٨٤
٣٢٦٣٤	ضريبة الدخل	٣٠٨٢٣
١٠٥٤١٦	صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	١٠٤٨٦١

قائمة توزيعات الأرباح عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٣/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٢/٠٦/٣٠
١٠٥٤١٦	الأرباح القابلة للتوزيع	١٠٤٨٦١
	ويتم توزيعها على النحو التالى	
	أحتياطيات	
٥٢٧١	٥% أحتياطى قانونى	٥٢٤٣
	أرباح موزعة	
٨٥٠٠٠	٩٠% توزيعات للمساهمين	٨٤٥٥٤
٩٤٤٤	١٠% توزيعات للعاملين	٩٣٩٥
٤٦٤٧	٥% مكافأة أعضاء مجلس الأدارة	٤٦٢١
	توزيعات أخرى	
١٠٥٤	١% نشاط رياضى	١٠٤٨

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٣/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٢/٠٦/٣٠
١١٤٦٢٢	صافى التدفقات النقدية من النشاط الجارى	١٢٢١١٧
(٥١٧٩٢)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الأستثمارى	(٤٢١٤٠)
(١٠٨٢٢٠)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(٦٦٦١٣)
(٤٥٣٩٠)	صافى التدفقات النقدية خلال العام	١٣٣٦٤
١٦٠٨٢٤	رصيد النقدية فى بداية العام	١٤٧٤٦٠
١١٥٤٣٤	رصيد النقدية فى نهاية العام	١٦٠٨٢٤

ملخص الايضاحات المتممه للقوائم الماليه فى ٢٠٠٣/٦/٣٠

نبذه عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصريه خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال العام رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية .

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بميناءى الأسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفه ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001-2000 Q.M.S
كما يتم الأعداد للحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O:H:S:A:S 18001

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤.٦مليون سهم القيمة الأسمية للسهم ٥ جنيه .

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥.٧١% القطاع الخاص ٤.٢٩% الهيئة العامة لميناء الأسكندرية ٤٠% .

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ١٧٣.٢٠٧ مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع طبقا لمساهمتهم فى رأس مال الشركة مبلغ ٨٥ مليون جنية بواقع ٣.٤٥ جنيه للسهم طبقا لقائمة التوزيعات فى ٢٠٠٣/٦/٣٠

السياسات المحاسبية : يتم أعداد القوائم الماليه والحسابات التحليلية طبقا لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقا لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقا للمبادىء المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبه المصريه .

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك .

الأصول الثابته : تم أهلاك الأصول الثابتة طبقا لأحكام النظام المحاسبى الموحد .

الأستثمارات : تساهم الشركة بأستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة ، أمون ، ممفيس) للنقل البحرى لم تدرج إيراداتها لحين إعتماد ميزانيتها من الجمعية العمومية بالأضافة إلى أستثمارات ماليه فى شركة أسكندرية والأعمال والخدمات البحرية

أثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية :
تثبت الشركة معاملاتها بالجنية المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ .

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

راجعنا القوائم المالية لشركة الأسكندرية لتداول الحاويات والبضائع (شركة تابعة مساهمة مصرية) عن السنة المالية المنتهية فى ٣٠يونيو سنة ٢٠٠٣ والتى أستخرجت منها القوائم المالية المختصرة المرفقة وذلك بالتوافق مع معايير المراجعة المقبولة والمتعارف عليها وحسبما هو وارد بتقريرنا المؤرخ ٢٠٠٣/٨/٣٠ فقد أبدينا رأينا بأن القوائم المالية للشركة عن السنة المالية المنتهية فى ٣٠ يونيو ٢٠٠٣ والتى أستخرجت منها القوائم المالية المختصرة المرفقة تعرض بعدالة فى جوانبها الهامة المركز المالى للشركة فى ٣٠يونيو ٢٠٠٣ ونتيجة أعمالها عن السنة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ وذلك بالتوافق مع مبادىء المحاسبة المقبولة والمتعارف عليها .
وفى رأينا أن القوائم المالية المختصرة المرفقة تتفق فى جوانبها الهامة مع القوائم المالية الكاملة للشركة عن السنة المالية المنتهية فى ٣٠ يونيو سنة ٢٠٠٣ والتى أبدينا بشأنها رأينا السابق ذكره وعلى النحو الموضح تفصيلاً بتقريرنا الصادر للشركة برقم ٦٨٨ بتاريخ ٢٠٠٣/٨/٣٠ ومن أجل الحصول على تفهم أشمل للمركز المالى للشركة فى ٣٠ يونيو ٢٠٠٣ ولنتائج أعمالها وتدفقاتها النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ وكذا عن نطاق أعمال مراجعتنا يقتضى الأمر الرجوع إلى القوائم المالية الكاملة للشركة عن السنة المالية المنتهية فى ٣٠ يونيو سنة ٢٠٠٣ وتقرير مراقب الحسابات عليها .

رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية
محاسب/ عزيزة حسن شريف

رئيس مجلس الأدارة والعضو المنتدب
مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور

وكيل الوزاره
نائب أول مدير الأدارة
محاسب/ وفاء محمد عطيه

وكيل أول الوزاره
مدير الأدارة
محاسب/ أحمد نبيل أبراهيم شلبى

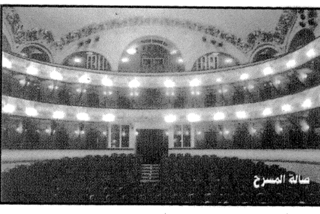
أوبرا الإسكندرية قطعة فنية جديدة

.. تدخل متحف الإسكندرية

واجهة المسرح ليلا

يتمتع شعب الإسكندرية على مر العصور بحس فنى ولكنه حرم لفترة من الزمن من عروض فنون الأوبرا الرفيعة والعروض العالمية الكبيرة لعدم وجود مسرح يمتلك التقنيات الفنية التى تسمح بتقديم هذه العروض وما تتطلبه من إمكانيات .(من حكمة للدكتور / سمير فرج).

وقد جاء مشروع تطوير مسرح سيد درويش (محمد على سابقاً) بعد معاينة وزيارة قامت بها لجنة من المستشارين والمختصين وعلى رأسهم د/ سمير فرج رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للمركز الثقافى القومى حيث إقترحت هذه اللجنة ضرورة تطوير المسرح وإستمرت عملية التطوير عامين وكان الإفتتاح الذى حضره لفيف كبير من فنانى ومثقفى مصر والعالم كما شرفه السيد الرئيس مبارك..



صالة المسرح

وفى كلمة الوزير الفنان/ فاروق حسنى عند إفتتاح المسرح قال:
إن إعادة إفتتاح مسرح سيد درويش بالإسكندرية والذى صممه المهندس الفرنسى چورچ بارك على طراز الأوبرا الإيطالية بعد تطويره تشع من جديد إحدى منارات الثقافة والفنون الرفيعة لتكتمل المنظومة فى مجالات الثقافة المختلفة فى عروس البحر الأبيض فإلى جانب مكتبة الإسكندرية وقصور الإبداع والثقافة يأتى مسرح سيد درويش تتويجاً لعرس الثقافة بالإسكندرية.

وفى حديث حول تاريخ هذا الصرح الفنى الراقى إلتقت إنترناشيونال بالأستاذ سامى محمود على مدير عام مسارح الإسكندرية الذى أوضح أن بداية بناء هذا المسرح كانت عام ١٩١٨ عندما هُدم مسرح زيزينيا التاريخى سنة ١٩١٦ فقام المستثمر الشامى قرداحى بتقديم تصوره إلى المهندس (الفنان) چورچ بارك لإقامة مسرح راقى على أحدث الطرز الأوروبية حيث أنشئ هذا المسرح مماثلاً لمسرح أوديون بباريس وتم الإنتهاء من بنائه وعمل إفتتاح سنة ١٩٢١ وسمى بمسرح محمد على.

وقد قدمت فيه عروض عربية وعالمية مختلفة وفى سنة ١٩٦٢ أصدر محافظ الإسكندرية السابق حمدى عاشور قراراً بتحويل إسمه إلى سيد درويش وهو إسم يتناسب مع موقعه فى مدينة الإسكندرية خاصة وأنه على بعد عشرات الأمتار من منطقة كوم الدكة التى ولد بها سيد درويش.

وفى سنة ٢٠٠١ أصدر فاروق حسنى قراراً بأن يتبع المسرح الهيئة العامة للمركز الثقافى القومى بدار الأوبرا المصرية بدلاً من أنه كان يتبع البيت الفنى للمسرح.

ويتمتع المسرح بتصميم ومواصفات صوتية تضارع أعظم دور الأوبرا فى العالم ولذا فقد صاحب تطوير المسرح تجهيزه بأحدث مستجدات التقنية العالمية فى مجالات الصوت والإضاءة والحركة المسرحية مع الحفاظ على الشكل المعمارى القديم له بحيث أضحى بحق دار أوبرا جديدة لمدينة الإسكندرية تسمح بتقديم مختلف الفنون المحلية والعالمية..

باليه زوربا

ويقع المسرح على مساحة تزيد عن فدان وأعلى واجهته فرنتون مشيد على أعمدة كورنيشية أما من الداخل فيتخلله بهو يفضى إلى الصالة والبناوير والأدوار العليا ويتكون من ثلاثة طوابق ويعلو صالة العرض قبة مستديرة وعندما تدخل دهاليز هذا المبنى وسراديبه سوف تتأكد من أنك أمام صرح حضارى ضخم،

ويسمى المسرح بإسم سيد درويش تخليداً لذكراه الذى ولد فى الإسكندرية ١٨٩٣م بحى كوم الدكة والتحق بالكتاب فى طفولته وقرأ القرآن لذلك عرف بإسم الشيخ وكانت أهم أعماله التى قدمها أوبريت شهر زاد ونشيد بلادى بلادى وهو السلام الوطنى لمصر وأغنيات وطقاطيق أخرى أثرت تلك الفترة فنياً وموسيقياً

.. لم يبق إلا أن نقول أن مواكبة مصر لفنون العصر من موسيقى وباليه ومسارح ومعارض هو جزء هام من مواكبتها للثورة العالمية فى المعلومات والتكنولوچيا والصناعة وكافة المجالات .



الفرقة القومية العربية للموسيقى

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة النيل للنقل البرى

شركة مساهمة مصرية

تعمل فى ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ٨١







محاسب/ محمد أحمد
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

* وشعار الشركة أداء الخدمات التى تقدمها للعملاء بأمن وأمانة تامة من خلال فروعها المتعددة بأنحاء الجمهورية.

المركز الرئيسى
:الإسكندرية - البر القبلى
ترعة المحمودية - النزهة
ت: ٤٢٧٤٢٠٠ - فاكس: ٤٢٧٦٢٦٦
ص.ب ٤٨٦ - رقم بريدى: ٢١٥١٩

فروع الشركة
الإسكندرية
ت:٤٢٧٤٤٥٧-٤٢٥٥٠٥٣
كفر الزيات
ت:٢٥٤٢٣٠٣-٢٥٤٢٥٥٠
المحلة الكبرى
ت:٢٤٢١٧٥٤-٢٤٢٠٥٨١
لقاهرة
ت:٥٢٤٦٩٠٦
السويس
ت:٢٢١٨١٧ -٣٣١٥٤٩

مكاتب الشركة
القاهرة: ١٦٥ شارع محمد فريد
ت:٣٩٠٥٩٧٤
جمرك الإسكندرية
ت:٤٨٠٨٧٢٨
طنطا
ت:٣٣٠٢١٦٤
مستودع البيضا
ت:٢١٦٠٩٧ - ٢١٤٣٨١
ساحة الدخيلة
ت: ٠١٢٣٤٦٦٥٣٠

*** هى إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والتى تم خصخصتها عن طريق نقل ملكيتها إلى إتحاد العاملين المساهمين بالشركة الذى يمتلك حاليا ٩٥٪ من الأسهم.**

*** وشركة النيل للنقل البرى إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة فى مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشاءها عام ١٩٦٣ بالإضافة إلى قيامها بالأنشطة المكملة لنشاط النقل مثل التخليص والتفريغ والتحميل .. هذا وبجانب ذلك تواكب الشركة التطور الملموس فى مجال تخزين ونقل الحاويات بالمستودع التابع لها بميناء الدخيلة والمجهز بمكاتب مسئولى الجمارك وذلك لتقليل وقت تخليص البضائع للعملاء بالإضافة إلى قربه من جميع الأجهزة الرقابية مما يؤدى إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين والمصدرين بالمنطقة الجمركية فى يسر وسهولة.**

*** هذا .. والشركة تمتلك حوالى ٣٠٠ سيارة وتريللا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الأوناش والمعدات التى تمتلكها الشركة بمستودع الدخيلة فضلاً عن الورش الداخلية التى تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الناقلة وعمليات الصيانة الدورية بواسطة العمالة الفنية المدربة ذات الخبرات المتميزة.**

هذا .. وتعمل إدارة الشركة جاهدة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية فى إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب لتتناسب مع أحدث الأنظمة المتبعة فى الإدارة وفى هذا الإطار قامت الشركة بما يلى:

أولاً: فى مجال التطوير الإدارى ..

* قامت الشركة بالتخلص من العمالة الزائدة بخروج عدد ٢٦٢ من العاملين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى العمالة المعيارية اللازمة لأداء العمل وتوفيراً للأجور المنصرفة لهؤلاء العاملين وملحقاتها مع زيادة دخل العاملين بالشركة نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.

* أدخلت الشركة الحاسب الآلى فى كافة القطاعات مما ساهم فى دقة توفير كم كبير من البيانات يساعد الإدارة فى إتخاذ القرارات على أسس مدروسة وواضحة وسريعة.

* الإهتمام بالدورات التدريبية للعاملين الإداريين أو الفنيين للإرتفاع بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلى بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجى بالجهات المختصة.

* تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

ثانيا: فى مجال التطوير الفنى ..

* تقوم الشركة برفع كفاءة الأسطول الذى تملكه من الوحدات وذلك بالرغم من إنتهاء عمره الإنتاجى وذلك بإجراء عمليات إعادة التكوين للوحدات بالورش الداخلية بالشركة وبالتمويل الذاتى للشركة.

* تقوم الشركة بتصنيع الجوانب والكناتر والتقفيصات اللازمة لعمليات النقل الخاصة حسب نوعية المنقول سواء المواد التموينية أو البوتجاز وخلافه.

* القيام بعمليات الصيانة الدورية لوحدات الأسطول أولاً بأول.

* بالإضافة إلى ذلك تتبع الشركة أسلوب اللامركزية فى إدارة العمل بالفروع حيث يعتبر كل فرع من فروعها الخمس بمثابة مركز إنتاجى مستقل له إيراداته ومصروفاته ويتم محاسبة المسئولين عن الفرع على أساس الفائض الذى يحققه الفرع شهرياً والذى على أساسه يتم تقرير الحوافز للعاملين به على ضوء ذلك. حيث تتبع الشركة أسلوب الثواب والعقاب وذلك بتشجيع المجد ومعاقبة المقصر.



ثالثا: فى مجال التسويق ..

* تعمل الشركة على تنويع إيراداتها مع عملاء مختلفين بما لا يسمح بإنخفاض مفاجىء فى إيرادات الشركة نتيجة لظروف السوق المتقلبة بالإضافة إلى منح العاملين فى هذا المجال الحوافز اللازمة نتيجة جهودهم.

وفيما يلى قوائم الدخل والمراكز المالية للشركة خلال الثلاث سنوات ٩٩/ ٢٠٠٠، ٢٠٠٠/ ٢٠٠١، ٢٠٠١/ ٢٠٠٢ والتى من واقع الأرقام التى تحتويها يتضح مدى التطور والإنجازات التى حققتها الشركة خلال هذه السنوات.

قائمة المركز المالى

القيمة بالألف جنيه

البيـــان	٩٩/ ٢٠٠٠	٢٠٠٠/ ٢٠٠١	٢٠٠١/ ٢٠٠٢
الأصول طويل الأجل	٢٥٩٩٨	٢٦٥٦٩	٢٧١٤٧
الأصول المتداولة	٢٥٣٦١	٢٥٨٤١	٢٨٤٦٤
الالتزامات المتداولة	١٥٧٤٠	١٤٨٨٨	١٧٩٥١
إجمالى المال	٣٥٦١٩	٣٧٥٢٢	٣٧٦٦٠

قائمة الدخـــل

القيمة بالألف جنيه

البيـــان	٩٩/ ٢٠٠٠	٢٠٠٠/ ٢٠٠١	٢٠٠١/ ٢٠٠٢
صافى المبيعات والإيرادات الأخرى	٢٧٥٢١	٢٧١٧٨	٢٤٧٧٣
تكلفة المبيعات والمصروفات الأخرى	(٢٥١١٦)	(٢٥٢٧٥)	(٢٢٧١١)
صافى الربح النهائى	٢٤٠٥	١٩٠٣	٢٠٦٢

وفى إطار الخطط المستقبلية للشركة تسعى الشركة إلى توفير التمويل اللازم لعملية إحلال الوحدات والتوسع فى إنشاء الساحات التخزينية.

فعاليات الإجتماع الإقليمى النصف سنوى

RAME لمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا



International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA)

Africa/ Middle East Regional Meeting (RAME)

February 12 th - 2004 in Cairo



تم عقد الإجتماع الإقليمى النصف سنوى لمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا للإتحاد العالمى لمنظمات خدمات النقل الدولى بفندق سميراميس إنتركونتننتال بالقاهرة يوم الخميس الموافق ١٢ فبراير ٢٠٠٤.

وقد حضر الإجتماع معالى الأستاذ الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية والسيد عيسى بالوش رئيس الفياتا والسيد/ ماركوس شونى رئيس قسم التدريب والبضائع الخطرة حاضراً نيابة عن السيد/ بيتر ماجريل مدير الإجتماع والسيد مصطفى عبد العزيز مصطفى أمين عام الغرفة التجارية المصرية نيابة عن السيد مصطفى ياقوت النجار رئيس الغرفة. والسيد الأستاذ/ حسام لهيطة نيابة عن السيد اللواء / محمود السماك رئيس مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولى ورأس الإجتماع السيد عبد الملك الداهمانى رئيس منطقة الـ RAME وقد بدأت الجلسة بكلمة ألقاها المهندس/ حسام لهيطة نائب رئيس مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولى نيابة عن اللواء/ محمود السماك رئيس إدارة الشعبة وقال فيها.

إعداد وعرض/ عبد العال على عبد العال
عضو مجلس إدارة
شعبة خدمات النقل الدولى

يطيب لى أن أهدى إليكم أرق التحيات والأمنيات القلبية بأن يوفقكم الله ويسدد خطاكم لإنجاح هذا الإجتماع الهام والذى يضم نخبة من منظمة الـ FIATA وأعضاءها وشعبة خدمات النقل الدولى علاوة على رجال صناعة النقل الدولى بمصر (ويكلل هذا المجمع الكريم تشريف الأستاذ الدكتور أحمد جويلى أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية والسيد الأستاذ/ مصطفى النجار رئيس الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية).

لقد ظهرت الحاجة لإنشاء وتأسيس شعبة خدمات النقل الدولى إنطلاقاً من تجربة شركات النقل الدولى فى مصر والتى عمل الكثير منها بقواعد النقل الدولى. ودلائل تلك التجربة تبلورت عندما بادرت الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية منذ عام ١٩٩٠ بتشكيل "شعبة خدمات النقل الدولى" وأعتبرت هى الجهة الرسمية المختصة والوحيدة على مستوى الجمهورية لقبول أعضاء من



للإتحاد العالمى لمنظمات خدمات النقل الدولى

فياتا FIATA



الشركات الراغبة فى الحصول على عضوية "الإتحاد العالمى لمنظمات خدمات النقل الدولى " الـ FIATA والتى يمثل أعضائها أكثر من ١٤٥ دولة من مختلف أنحاء العالم ويزيد عدد أعضائها على ٢٨٥٨ شركة شحن على مستوى العالم.

تضم شعبة خدمات النقل الدولى حالياً فى عضويتها ٢١٠ شركة شحن وكنموذج لمسايرة شعبة خدمات النقل الدولى للمستحدثات العالمية فقد أنشأت موقعاً متطوراً على" شبكة المعلومات العالمية - الإنترنت " بعنوان www.eiffa.org لخدمة الأعضاء والراغبين فى التعرف على أخر التطورات فى مجالات النقل والتجارة الدولية. كما تمارس الشعبة أنشطتها من خلال مجموعة اللجان التى تمثل فى (لجنة التحكيم والتوفيق - لجنة أعراف المهنة - لجنة الشحن الجوى - لجنة الشحن البحرى - لجنة الضرائب والجمارك- لجنة التدريب والتدريب العملى - لجنة الشئون القانونية- لجنة شئون العضوية - لجنة الصفحة الإلكترونية - لجنة مشروع مبارك / كول).

إلى جانب لجنة متخصصة فى مجال النقل الدولى متعدد الوسائط، تضم فى عضويتها باقة من الخبراء المصريين فى النقل الدولى متعدد الوسائط والذين يمثلهم لتطوير هذا النشاط محلياً بالإطلاع على التجارب الدولية فى هذا المجال مع مسايرة أحدث التطورات العالمية متعاونين فى ذلك مع المؤسسات الدولية المتخصصة فى هذا المجال.

يتيح الموقع المتميز لمصر كمحور لإلتقاء تجارة العالم أن تلعب دوراً بارزاً لتوزيع البضائع فى مختلف الإتجاهات إلى أفريقيا ودول الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا، وقد بدأ الإقتصاد المصرى للأخذ بفكر الموانئ المحورية الإلكترونية ومراكز التجميع والتوزيع من خلال إنشاء "ميناء العين السخنة فى غرب خليج السويس" و " ميناء شرق التفريعة" فى بورسعيد وبدء العمل بميناء دمياط الإلكترونى.

إعتمدت الحكومة المصرية نظاماً متطوراً للمعاينة والتخليص على البضائع مختلفاً عن النظم التقليدية المتبعة فى الموانئ المصرية وهى فى ذلك تساير الفكر الذى تبلور منذ إقامة أوروبا الموحدة حيث تقسمت الدول إلى (مناطق للطلب - مناطق للإنتاج - مناطق للتوزيع) بل وأخذت مصر بفكرة الموانئ الجافة التى نشأت أساساً لخدمة مناطق الطلب ومناطق التوزيع خاصة للدول التى ليس لها حدود على البحار مثل (أوغندا- النمسا- سويسرا) فكان لابد من إنشاء مناطق خاصة بها لتجميع البضائع وإنهاء الإجراءات الجمركية بها ثم التوزيع.

السيدات والساده الحضور..

إستضافت الشعبة بإسم مصر هذا الإجتماع بعد موافقة الفياتا التى إرتكزت فى ذلك على وزن وثقل مصر بالمنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا وذلك لمواكبة التطورات العالمية والحضارية الجارية ذات الصلة بالنقل الدولى، ولعل خير دليل على أهمية إنعقاده بمصر هو تلبية سيادتكم لتلك الدعوة وتشريفنا بالحضور.



وإنها لفرصة طيبة أن أطلب من سيادتكم دعم طلب الشعبة لإستضافة المؤتمر السنوى لكونجرس الفياتا بمصر سنة ٢٠٠٧ والذى يمثل طفرة فى تطلعات الشعبة للتقدم بهذه المبادرة وهو الأمر المدرج على بنود جدول أعمال إجتماعكم الموقر. ونحن على ثقة كاملة من تقديركم للشعبة ومصر للقدرة على تنظيم هذا المؤتمر السنوى.

وأخيراً وبالنيابة عن زملائى أعضاء مجلس الإدارة وأعضاء الجمعية العمومية أرجو لإجتماعكم هذا النجاح والتوفيق والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

وتحدث كل من السيد/ **عبد الملك الداهمانى** رئيس الإجتماع ورحب بالسادة الحضور وفتح باب المناقشات والإستفسارات وتحدث بعدها كل من السيد/ **عيسى بالوش** الذى قدم ورقة بحثية بعنوان - Embracing logistics security to Improve customer service وسنعرضها فى العدد القادم بمشيئة الله وتحدث أيضاً السيد/ **ماركوس شونى** عن التدريب لأعضاء الفياتا وتحدث السيد/ **مدحت القاضى** عن ترجمة المستندات الخاصة بالفياتا وتكلفتها والموافقة عليها ..

وقدم للحضور عرضاً عن مصر وتاريخها. كما تحدث السيد **مصطفى** عبد العزيزمصطفى أمين عام الغرفة التجارية المصرية بكلمة ألقاها نيابة عن السيد **مصطفى ياقوت النجار** رئيس الغرفة مرحباً بالسادة الضيوف والحضور، كما شرح تطورات إنشاء شعبة خدمات النقل البحرى المنبثقة من غرفة إسكندرية التجارية



نص الكلمة التى ألقاها

.. الدكتور أحمد جويلى ..

الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية

أحييكم أطيب تحيه وأرحب بحضراتكم أجمل ترحيب ويسعدنى بالغ السعادة أن ألتقى بهذا الجمع الكريم من ممثلى قطاع النقل الدولى أعضاء الإتحاد العالمى لمنظمات خدمات النقل الدولى عن منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا.

وأود فى بداية حديثى أن أتوجه بالشكر والتقدير إلى شعبة خدمات النقل الدولى بالغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية ممثله بسيادة اللواء بحرى محمود السماك رئيس مجلس الإدارة لإستضافتها إنعقاد الإجتماع نصف السنوى لأعضاء الإتحاد العالمى لمنظمات خدمات النقل الدولى. وإختيارهم لى ضيف شرف والتحدث أمام حضراتكم حول مجلس الوحدة الإقتصادية العربية ونشاطاته وإنجازاته وإهتماماته والتى تتضمن فى قائمة أولوياتها موضوع النقل.

لقد بدأ الإهتمام العربي بموضوع التعاون الإقتصادى منذ نشأة جامعة الدول العربية وإقرار ميثاقها عام ١٩٤٧حيث تم التأكيد على أهمية التعاون الإقتصادى العربى، إلا أن ذلك لم يترجم بشكل عملى وحقيقى إلا عام ١٩٥٧ حين تم إقرار إتفاقية الوحدة الإقتصادية العربية وإنشاء مجلس الوحدة الإقتصادية العربية بإعتباره الهيئة المسؤولة عن تنفيذ تلك الإتفاقية.

وقد تضمنت المادة الأولى من هذه الإتفاقية الأهداف والوسائل التى تسعى الإتفاقية إلى تحقيقها حيث نصت على أن "تقوم بين دول الجامعة العربية وحدة إقتصادية كاملة تضمن بصورة خاصة لتلك الدول ولرعاياها على قدم المساواة.

١- حرية إنتقال الأشخاص ورؤوس الأموال.

٢- حرية تبادل البضائع والمنتجات الوطنية والأجنبية.

٣- حرية الإقامة والعمل والإستخدام وممارسة النشاط الإقتصادى.

٤- حرية النقل والترانزيت وإستعمال وسائل النقل والمرافئ والمطارات المدنية.

٥- حقوق التملك والإيصاء والإرث.

وكان أهم إنجاز حققه مجلس الوحدة الإقتصادية العربية فى ذلك الوقت هو صدور قرار إنشاء السوق العربية المشتركة بين أربع دول عربية هى الأردن ومصر وسوريا والعراق وأنضم إليها فى وقت لاحق كل من ليبيا وفلسطين وموريتانيا واليمن، حيث تم الأتفاق على تحرير التجارة البينية لهذه الدول إعتباراً من نهاية ١٩٧٠ وإعفاء السلع المتبادلة بينها من كافة الرسوم الجمركية.

كما قام المجلس بإنشاء أربع شركات عربية قابضة برؤوس أموال حكومية تعمل فى مجالات التعدين والصناعات الدوائية والثروة الحيوانية والإستثمار إلى جانب إقرار عدد من الإتفاقيات العربية الجماعية من أهمها إتفاقية إنشاء صندوق النقد العربى وإتفاقيات تشجيع وضمان الإستثمار ومنع الإزدواج الضريبى ومنع التهرب من الضرائب.

ومنذ أن توليت مهام عملى أميناً عاماً لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية تمت مراجعة مسيرة العمل للمجلس خلال الفترة الماضية بهدف الوقوف على المعوقات التى واجهت العمل فى المجلس وتطوير الأداء، ورسم إستراتيجية جديدة للعمل الإقتصادى العربى، تستفيد من تجارب الماضى وإخفاقاته وتبنى على ما تحقق من إنجازات، وتأخذ بعين الإعتبار المستجدات والمتغيرات والتطورات العالمية والإقليمية والعربية التى يعيشها العالم اليوم.

وقد لاحظنا أن إهتمام العمل الإقتصادى العربى فى المرحلة الماضية ركز بشكل أساسى وكبير على موضوع التجارة، دون أن تحظى موضوعات أخرى لا تقل أهمية عن التجارة بنفس القدر من الإهتمام والدراسة، ورغم ذلك فلم تتحقق إنجازات ملموسة فى مجال التجارة العربية.

ومن هذا المنطلق فإن إستراتيجية العمل الإقتصادى العربى التى أقرها مجلس الوحدة الإقتصادية العربية وأصلت إهتمامها بموضوع التجارة بإعتبارها أحد مقومات إحداث التنمية العربية. إلا أن الإستراتيجية ركزت بشكل أساسى وغير مسبوق على موضوع الإستثمار وحددت آليات وأدوات تنفيذية تساهم فى خلق المناخ المناسب لجعل المنطقة العربية منطقة جاذبة للإستثمارات المحلية والعربية والأجنبية، وتوفير كافة المتطلبات اللازمة لخلق ذلك المناخ حيث تم إنجاز الخريطة الإستثمارية والتى تتضمن حوالى أربعة آلاف مشروع أو فرصة إستثمارية قطاعياً وجغرافياً وحسب النشاط الإقتصادى، وتقوم الأمانة العامة للمجلس حالياً من الإنتهاء من وضع هذه الخريطة وما تتضمنه من مشروعات إستثمارية عن شبكة الإتصالات - الإنترنت، بالإضافة إلى تضمين هذا الموقع كافة البيانات والمعلومات التى يحتاجها المستثمر من أجل البدء فى الإستثمار فى المنطقة العربية، مثل معلومات عن البيئة الإستثمارية وقوانين الإستثمار وغير ذلك من معلومات تتعلق بالمناخ الإستثمارى، إلى جانب تشكيل آلية للإستثمار تضم ممثلين عن القطاع الحكومى والقطاع الخاص.

الأخوة الأعزاء..

وفى نفس السياق فإن مجلس الوحدة الإقتصادية العربية يسعى لإقامة عدد من الشركات العربية الكبرى فى مجالات حيوية وهامة بهدف خلق قاعدة إنتاجية وخدمية عربية تساهم فى توظيف الأموال العربية وتشجيع الإستثمار الأجنبى، وتركز بشكل أساسى على الإستثمارات للقطاع الخاص، حيث أن المجلس بصدد الإعلان عن قيام الشركة العربية للتجارة والتسويق، سيتركز نشاطها فى المرحلة الأولى على السلع الزراعية والثروة السمكية ومستلزماتها، وهذه الشركة يرتبط نشاطها بشكل أساسى مع قطاع النقل الدولى، كما أن المجلس يدرس إنشاء شركة عربية للنقل متعدد الوسائط وبهذه المناسبة فأننا نرحب بأية أفكار أو مقترحات يزودنا بها إتحادكم بهذا الشأن ومن ناحية أخرى فإن من أهم الإنجازات التى يعتز بها المجلس هى إنشائه ورعايته للإتحادات العربية النوعية المتخصصة وقد بلغ عدد الإتحادات العاملة فى نطاق المجلس حتى الآن ٣٣ إتحاداً عربية نوعياً تعمل فى مختلف المجالات الإنتاجية والخدمية والبنية الأساسية، ومن ضمن هذه الإتحادات إتحادات تعمل فى قطاع النقل بفروعه المختلفة وهى الإتحاد العربى للنقل البرى، والإتحاد العربى للسكك الحديدية والإتحاد العربى للناقلين البحريين وإتحاد الموانئ البحرية العربية والإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية، وجميعها إتحادات فاعلة ونشيطة تساهم بشكل إيجابى وكبير فى تطوير قطاعاتها وفى عملية التنمية الشاملة فى الوطن العربى وتحظى هذه الإتحادات بدعم كبير من مجلس الوحدة الإقتصادية العربية بإعتبارها شبكة للمعلومات وتضم فى عضويتها بشكل أساسى القطاع الخاص الذى يتسم بالديناميكية والفعالية لذلك فأننا نعول عليها أمالاً كبيرة فى إقامة أسواق عربية مشتركة نوعية وفى تحقيق التكامل القطاعى العربى.

السادة الكرام،،

يشهد العالم اليوم جملة من المتغيرات والمستجدات غير المسبوقة تتفاعل بشكل سريع ومتلاحق حيث تبرز ظواهر جديدة كالعولمة وإتفاقية منظمة التجارة العالمية وإنشاء التكتلات الإقتصادية العملاقة والشركات متعددة الجنسيات. وهذه الظواهر وغيرها تؤكد أهمية إنفتاح الإقتصادى العربى على الإقتصاد العالمى وضرورة التعاون والتكامل العربى فى كافة المجالات ومن ضمنها قطاع النقل الدولى، فكما هو معلوم فإن الوطن العربى هو نقطة الإتصال والوصل بين قارات العالم وله دور محورى وأساسى فى عملية النقل الدولى.

وكما تعلمون فإنه وفى ظل منظمة التجارة العالمية والإتفاقيات الصادرة فى إطارها، فقد برزت أهمية تجارة الخدمات التى تشكل حوالى ٢٠٪ من إجمالى التجارة الدولية، وهى ذات طبيعة متداخلة مع الأنشطة الإنتاجية ذاتها لدرجة إنه يصعب فى كثير من الأحيان تحديد المكون الإنتاجى والمكون الخدمى فى القيمة النهائية لسلعة ما - وبالطبع فإن خدمات النقل تشكل مكوناً أساسياً من تجارة الخدمات، وتؤثر تأثيراً كبيراً فى تحديد تكلفة الإنتاج وبالتالى القدرة التنافسية له.

وفى الإتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات المعروفة بالجاتس تأتى مجموعة النقل تحت المجموعة (١١) وتشمل :

خدمات النقل البحرى.

نقل مائى داخلى .

خدمات النقل الجوى .

النقل الفضائى.

خدمات النقل بالسكك الحديدية.

خدمات النقل على الطرق.

النقل بخطوط الأنابيب .

خدمات مساعدة لجميع وسائل النقل.

خدمات نقل أخرى.

أن تحرير خدمات النقل فى السوق العالمية، يحمل الدول النامية ومن ضمنها بالطبع دول المنطقة والدول العربية والأفريقية تحديات حقيقية ناجمة عن ضعف القدرة التنافسية لوسائل النقل فى تلك البلاد فى مواجهة الشركات العالمية وبالتالى تدنى نسبة مساهمة المؤسسات الوطنية فى النقل وإقتصار حصولها على عمليات النقل ذات الأجور المتدنية، وهذا يستلزم بالضرورة العمل على تطوير مؤسسات ومرافق النقل فى البلاد العربية والأفريقية تطويراً شاملاً يجعلها قادرة على المنافسة فى سوق النقل الدولى وتوفير الخدمات اللازمة فى الموانئ والمطارات وعلى الحدود البرية بالكفاءة المطلوبة.

أننا فى مجلس الوحدة الإقتصادية العربية نعتبر قطاع النقل أحد أهم مكونات ما نطلق عليه البنية الأساسية التجارية الذى يضم النقل بكافة إنماطه ، والتأمين، والمعارض، والبنوك ، وتكنولوجيا المعلومات والإستثمار ونؤكد دعمنا لهذا القطاع لما له من تأثير مباشر وفاعل على النشاط الإقتصادى والإستثمارى بصفة عامة وعلى تنمية التجارة العربية البينية بصفة خاصة. كما أننا نرى أن وجود شبكة متكاملة لوسائل النقل برية وبحرية وجوية وسككية ضرورة حتمية للإرتفاع بمعدل التبادل التجارى العربى البينى وزيادة نصيب الوطن العربى من حركة التجارة العالمية.

فى ختام كلمتى أكرر الشكر والتقدير إلى شعبة خدمات النقل الدولى فى الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية وأكرر ترحيبى بجميع الضيوف أعضاء الإتحاد العالمى لمنظمات خدمات النقل الدولى وآمل أن نلتقى جميعاً فى المؤتمر السنوى للإتحاد الذى ستستضيفه جمهورية مصر العربية بإذن الله عام ٢٠٠٧

وإننا فى مجلس الوحدة الإقتصادية العربية نرحب بتلقى نتائج مؤتمركم وأى مقترحات أو ملاحظات ترونها لدعم قطاع النقل الدولى.





المنظمة البحرية الدولية (١٨)

International Maritime Organization

What it does and how it works



ماذا تعمل وكيف تعمل؟

د. مصطفى عبدالعزيز - رئيس قسم دعم المعاهد البحرية / المنظمة البحرية الدولية (سابقا)

عزيزى القارئ نستأنف هذا الشهر متابعة إستعراض الإتفاقيات الدولية التى صدرت عن المنظمة البحرية الدولية ونبدأ فى تناول واحدة من أهم الإتفاقيات الدولية ألا وهى الإتفاقية الدولية لقواعد منع التصادم فى البحر لعام ١٩٧٢

الإتفاقية الدولية لقواعد منع التصادم فى البحر لعام ١٩٧٢ (١)

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs).

تم إقرار الإتفاقية الدولية لقواعد منع التصادم فى البحر فى ٢٠ أكتوبر ١٩٧٢ ودخلت حيز التنفيذ فى ١٥ يوليو ١٩٧٧، ولقد أدخل عليها منذ إقرارها خمسة تعديلات.

تقديم : تم تصميم إتفاقية عام ١٩٧٢ لتحديث قواعد عام ١٩٦٠ والتى تم إقرارها فى نفس وقت إقرار إتفاقية سلامة الأرواح فى البحار ١٩٦٠ .

إن أحد أهم التحديثات التى ظهرت فى إتفاقية ١٩٧٢ هو الإعتراف بمخططات فصل حركة المرور traffic separation schemes ولقد أعطت القاعدة رقم ١٠ مؤشرات لتحديد السرعة الآمنة وخطر الإصطدام وكيفية تسيير السفن فى أو بالقرب من بمخططات فصل حركة المرور.

من الجدير بالذكر أن أول مخطط لفصل حركة المرور تم تنفيذه بصورة إختيارية فى مضيق دوفر عام ١٩٦٧ ، وفى عام ١٩٧١ أقرت الجمعية العمومية للمنظمة البحرية الدولية قراراً بجعل الإلتزام بمخططات فصل حركة المرور إجبارياً، وجاءت قواعد منع التصادم فى البحر لعام ١٩٧٢ لتؤكد هذا الإلتزام.

إجراءات تعديل الإتفاقية:

يجب كخطوة أولى أن يتم إقرار التعديل بأغلبية ثلثى الحاضرين والمصوتين فى لجنة السلامة البحرية. بعد ذلك يتم إخطار الدول الأعضاء ثم عرضه على الجمعية العمومية، فإذا ما تم إقراره بواسطة ثلثى عدد الأعضاء الحاضرين، فإن التعديل يدخل حيز التنفيذ فى التاريخ المحدد ما لم يقم أكثر من ثلث عدد الأعضاء بإخطار المنظمة بإعتراضهم على هذا التعديل.

يمكن الدعوة لعقد مؤتمر بالمنظمة بغرض تعديل الإتفاقية أو قواعدها أو كليهما بطلب من عدد من الأعضاء لا يقل عن ثلث عدد الأعضاء.

تكوين الإتفاقية:

تتكون قواعد منع التصادم في البحر من ٣٨ قاعدة مقسمة على خمسة أجزاء

PART A ويتناول القواعد العامة (من القاعدة رقم ١ إلى القاعدة رقم ٣)

PART B ويتناول قواعد التوجيه والإبحار (من القاعدة رقم ٤ إلى القاعدة رقم ١٩)

PART C ويتناول القواعد الخاصة بالأنوار والأشكال (من القاعدة ٢٠ إلى القاعدة ٣١).

PART D ويتناول القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والضوئية (من القاعدة ٣٢ إلى القاعدة ٣٧)

PART E ويتضمن القاعدة ٣٨ الخاصة بالإستثناءات.

كما تتضمن الإتفاقية أربعة ملاحق تتناول المتطلبات الفنية التى تتعلق بالأنوار والأشكال وأماكنها ، وأجهزة الإشارات الصوتية، الإشارات الإضافية لسفن الصيد عندما تعمل بالقرب من بعضها، وإشارات الإستغاثة الدولية.

PART A الجزء الأول - عام (القواعد ١-٣)

القاعدة ١

تنص على أن هذه القواعد يتم تطبيقها على جميع السفن فى أعالى البحار وجميع المياه المتصلة بأعالى البحار والصالحة للملاحة.

القاعدة ٢

تتضمن هذه القاعدة مسؤوليات الربان والمالك والطاقم بالنسبة لتطبيق هذه القواعد.

القاعدة ٣

تتضمن هذه القاعدة التعريفات للمصطلحات المستخدمة فى القواعد .

PART B الجزء الثانى - التوجيه والإبحار (القواعد ٤-١٩)

Steering and Sailing

يتضمن الجزء الثانى من هذه القواعد ثلاثة أقسام.

القسم الأول

تسيير السفن فى أى حالة من حالات الرؤية (القواعد ٤-١٠)

Conduct of vessels in any condition of visibility

القاعدة ٤

تنص هذه القاعدة على أن هذا القسم يتم تطبيقة فى أى حالة من حالات الرؤية.

القاعدة ٥

تطلب هذه القاعدة من جميع السفن الإبقاء على مراقبة جيدة فى جميع الأوقات بالنظر والسمع كذا بجميع الوسائل الملائمة فى الظروف والحالات السارية حيث يمكن تقييم الموقف والتعرف على خطر الإصطدام.

maintain a proper look-out by sight and hearing and all available means appropriate in prevailing circumstances and conditions.

القاعدة ٦

تنص هذه القاعدة على أنه يجب على كل السفن فى جميع الأوقات الإبحار بسرعة آمنة، وإنه فى تحديد السرعة الآمنة فإنه يجب أخذ بعض العوامل التى ذكرتها القاعدة فى الإعتبار.

القاعدة ٧

تتضمن هذه القاعدة مجموعة من المطالب المتعلقة بخطر الإصطدام.

القاعدة ٨

تتضمن هذه القاعدة التصرفات التى يجب إتخاذها لتجنب الإصطدام.

القاعدة ٩

يجب على السفن المبحرة فى قناة ضيقة أو ممر ملاحى أن تبقى أقرب ما يمكن للحد الخارجى للقناة أو الممر الملاحى الذى يقع على جانبها الأيمن فى حدود الأمان والإمكانيات العملية.

كذلك نصت هذه القاعدة على وجوب عدم إعاقة السفن التى يقل طولها عن ٢٠ متراً أو السفن الشراعية ، مرور السفن التى يمكنها فقط الإبحار بأمان داخل القناة أو الممر.

كما تنص القاعدة على منع السفن من الإبحار بعرض الممر إذا ما كان هذا الإبحار يعوق مرور السفن التى يمكنها فقط الإبحار بأمان داخل القناة أو الممر.

أضيف لهذه القاعدة فقرة تؤكد أنه يجب على السفينة المطلوب منها عدم إعاقة سفينة مبحرة فى الممر أن تتخذ تصرف مبكر لتوفير مساحة كافية بالبحر للمرور الآمن للسفينة الأخرى.

القاعدة ١٠

تتناول هذه القاعدة تصرف السفن فى أو بالقرب من مخططات فصل حركة المرور التى تقرها المنظمة، ومن الجدير بالذكر أن القاعدة ٨ من الفصل الخامس من إتفاقية سلامة الأرواح فى البحار نصت على أن المنظمة البحرية الدولية هى المنظمة الوحيدة التى يمكنها التعامل مع الإشتراطات الدولية لتحديد خطوط سير السفن.

كما تنص القاعدة ١٠ على أنه يجب على السفن التى تقطع ممرات فصل حركة المرور عرضياً يجب أن تفعل ذلك بزاوية أقرب ما يمكن للزاوية القائمة بالنسبة للإتجاه العام لتدفق حركة المرور ، إذا يقلل ذلك من أى إلتباس تقع فيه السفن الأخرى بالنسبة لنوايا السفينة وخط سيرها كما سيسمح للسفينة بعبور الممر فى أسرع وقت ممكن.

فى نوفمبر عام ١٩٨١ أقر تعديل يتضمن إضافة فقرتين للقاعدة ١٠ لإستثناء بعض السفن من متطلبات القاعدة ٩، والتى تحد قدرتها على المناورة عند قيامها بأعمال لصالح سلامة الملاحة فى مخططات فصل حركة المرور أو عند قيامها بوضع الكابلات فى قاع الممر.

فى نوفمبر عام ١٩٨٧ أقر تعديل يتضمن إضافة فقرة للقاعدة ١٠ تؤكد أن القاعدة ١٠ تطبق على مخططات فصل حركة المرور التى تقرها المنظمة، ولا تسمح لأى سفينة بالتخلى عن إلتزاماتها الواردة بالقواعد الآخرى.

فى عام ١٩٨٩ أقر تعديل للقاعدة ١٠ للتعريف بالسفن التى يمكنها إستخدام مناطق المرور الداخلية.

Inshore traffic zone.

القسم الثانى:

تسيير السفن عندما تكون على مدى الرؤية من بعضها البعض (القواعد ١١-١٨)

Conduct of vessels ni sight of one another.

القاعدة ١١

Vessels in sight of one another.

تنص القاعدة ١١ على أن قواعد هذا القسم يتم يتطبيقها على السفن التى تكون على مدى الرؤية من بعضها البعض.

القاعدة ١٢

Approaching vessels.

تتضمن القاعدة ١٢ التصرفات التى يجب إتخاذها عند إقتراب سفينتين من بعضها البعض.

القاعدة ١٣

Overtaking vessels.

تغطى هذه القاعدة ما يتعلق بالسفن اللاحقة ، وتنص على أنه يجب على السفينة اللاحقة أن تبتعد عن طريق السفينة الملحوقة.

القاعدة ١٤

Vessels in head-on situations

يتعامل القاعدة ١٤ مع السفن عند تقابل خطوط سيرها وجها لوجه.

القاعدة ١٥

Crossing situations.

تتعامل القاعدة ١٥ مع السفن فى حالة خطوط السير المتقاطعة.

القاعدة ١٦

Action to be taken by give -way vessel.

تتضمن هذه القاعدة التصرفات التى يجب على السفن الواجب عليها إخلاء الطريق إتخاذها .

القاعدة ١٧

Action to be taken by stand-on vessel.

تتضمن هذه القاعدة التصرفات التى يجب على السفن التى تنص القواعد على إلتزامها بخط سيرها وسرعتها ، والنص على أن مثل هذه السفن قد تقوم بتصرف لتفادى التصادم بواسطة مناورتها وحدها بمجرد أن يتبين لها بوضوح أن السفينة الواجب عليها إخلاء الطريق لا تقوم بالتصرف الملائم لإخلاء الطريق.

القاعدة ١٨

Responsibilities between vessels.

تتعامل هذه القاعدة مع المسئوليات فيما بين السفن، وتتضمن المتطلبات اللازمة بالنسبة للسفن الواجب عليها إخلاء الطريق.

القسم الثالث:

تسيير السفن فى حالات الرؤية المحدودة (القاعدة ١٩)

Section III: Conduct of vessels in restricted visibility.

القاعدة ١٩

تنص القاعدة ١٩ أنه يجب على كل سفينة أن تسير بسرعة آمنة تناسب الظروف السائدة والرؤية المحدودة.

كما تنص أنه على السفينة التى تكتشف سفينة على شاشة الرادار أن تحدد ما إذا كان هناك خطر إصطدام بهذه السفينة ، وإذا كان الأمر كذلك عليها أن تتخذ التصرف اللازم لتفادى هذا الإصطدام كما تنص أنه على السفينة التى تسمع إشارة ضباب لسفينة أخرى أن تقلل من سرعتها لأقل حد ممكن.

وإلى اللقاء فى المقال القادم

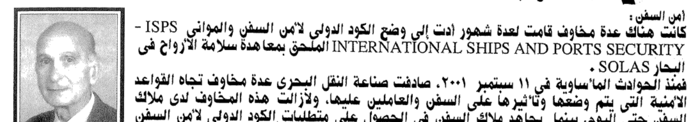
قرأت لك

منظمة BIMCO
والمخاوف الأمنية فى النقل البحرى

عن مجلة BIMCO BULLETIN OCT 2002

عميد بحرى متقاعد

عبد العزيز أبو قنديل



أمن السفن :

كانت هناك عدة مخاوف قامت لعدة شهور أدت إلى وضع الكود الدولى لأمن السفن والموانى ISPS - INTERNATIONAL SHIPS AND PORTS SECURITY الملحق بمعاهدة سلامة الأرواح فى البحار SOLAS .

فمنذ الحوادث المأساوية في ١١ سبتمبر ٢٠٠١، صادفت صناعة النقل البحرى عدة مخاوف تجاه القواعد الأمنية التى يتم وضعها وتأثيرها على السفن والعاملين عليها، ولازالت هذه المخاوف لدى ملاك السفن حتى اليوم، بينما يجاهد ملاك السفن فى الحصول على متطلبات الكود الدولى لأمن السفن والموانى ISPS والتعديلات الأمنية للمعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار SOLAS مثل الشهادات الدولية لأمن السفن INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATES من الجهات الأمنية الرسمية، بالإضافة إلى إظهار أرقام المنظمة البحرية الدولية للسفن IMO NUMBERS وحفرها أو لحامها على جانبى السفن، وتجهيز السفن بأجهزة نظام المعلومات الأوتوماتيكى AIS ونظام الإنذار الأمنى ، ودوام الحصول على سجل ملخص لكل سفينة من الإدارات البحرية المختصة.

وإذا كانت الدول الموقعة على المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار SO-LAS تنفذ هذه الإشتراطات على السفن والموانى التابعة لها ، فإنه من المأمول الوصول إلى نتائج إيجابية لتحقيق مستوى جيد للأمن فى العمل البحرى، وهذا التحسن فى الأمن لن يكون له فائدة فى منع الحوادث الإرهابية فقط ، ولكنه يجب أن يكون له تأثير إيجابى فى منع الجرائم الأخرى التى لازالت تحدث يومياً مثل تهريب المخدرات والقرصنة والسطو المسلح ضد السفن التجارية وتهريب اللاجئين الغير شرعيين وصعود المتسللين على السفن STOW AWAYS .

وإذا لم تنخفض معدلات وقوع هذه الحوادث فإننا نتساءل عما إذا كان الإلتزام بمتطلبات كود ISPS قد حقق الأمن البحرى أم لا .

وهناك تساؤل آخر حول حقيقة التهديد فى أعقاب حوادث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ والحوادث الإرهابية الأخرى. فالعمليات الإرهابية قد تحدث فى أى مكان وفى أى وقت، ولكن ما هى إحتمالات إستخدام سفينة تجارية بواسطة إرهابيين "كسلاح تدمير" كما حدث بإستخدام طائرات مدنية فى حوادث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ ؟ بالنظر إلى الحوادث الإرهابية القليلة التى إستخدمت فيها سفن تجارية، دلت الخبرة على أنه بإشتراك السفن التجارية فى هذه الحوادث ، كانت السفن أهدافاً للإرهابيين ولم تكن "أسلحة تدميرية إرهابية".

ولتحقيق الإلتزام بشروط كود ISPS فى الوقت المناسب يجب على ملاك السفن أن يكونوا قد بدأوا فى تنفيذ الخطوات العملية، أما الذين لم يبدأوا، فننصح أن يتصلوا بالإدارات البحرية المختصة فوراً للتعرف على الإرشادات التى تبين بالضبط ماذا يطلب من الملاك، وما إذا كانت الإدارة البحرية المختصة قد حددت وعينت منظمة أمنية معترفاً بها للمساعدة فى تنفيذ الإجراءات وإصدار الشهادات الأمنية المطلوبة للسفن.

والقضية الأخرى التى أثيرت فى هذا الخصوص هى المخاوف من أن كود ISPS قد يعامل بنفس التراخى والإهمال كالسلامة فى البحار. ويتساءل البعض إن كانت هناك طريقة أخرى يمكن تنفيذها بسرعة وتكون نتائجها أفضل، وهناك جانبان للحل العملى لمواجهة التحدى الأمنى: واحد يختص بالرقابة، والآخر يختص بالتنفيذ.

فلتحقيق درجة مقبولة من خلال الرقابة الأمنية فى الموانى، فمن الأفضل تمكين ضباط رقابة الدولة فى الموانى PSC من إجراء التفتيشات والفحوصات الأمنية المطلوبة فى السفن بدلاً من تشكيل مجموعات أخرى جديدة للصعود على السفن فى الموانى من المسئولين عن الأمن تقوم فقط بالتفتيشات الأمنية.

أما بالنسبة إلى التنفيذ والشهادات المطلوبة فإنه من الأفضل أن تصدر هذه الشهادات من هيئات التصنيف، إذ أن هيئات التصنيف على علم بأعمالنا وبسفننا، بينما خبراء التنظيمات الأمنية ينقصهم ذلك ، ويمكن لهيئات التصنيف تزويد كوادرها بالتدريب والخبرة بالتعاون مع التنظيمات الأمنية ذات السمعة الطيبة ، والخبرة التى لدى هيئات التصنيف من حيث التأكد من إلتزام السفن بقواعدها والقواعد القانونية الأخرى لا شك أنها ستكون مفيده عند تقرير إلتزام السفن بإحتياجات الأمن المطلوبة بمعاهدة SO-LAS وبكود ISPS

ثم، هل كود ISPS يضع حلولاً موحدة لكل الحالات ؟ لا نعتقد ذلك، فأولى الخطوات فى السفن والموانى هى وضع تقييم المخاطر RISK ASSESS-MENT الذى يحدد المخاطر التى يحتمل أن تتعرض لها السفن والموانى والمطلوب الحماية منها، ثم تأتى الإجراءات التى يجب إتخاذها فى صورة خطط أمنية للسفن والموانى، وهناك أهداف مختلفة يجب تحقيقها فى كل حالة، وفى النهاية، فإن الإدارة البحرية أو التنظيمات الأمنية المعترف بها هى التى تقرر ما إذا كانت الإجراءات الأمنية الواردة فى الخطط الأمنية كافية أم لا.

وبينما يسعى ملاك السفن إلى تهيئة أنفسهم لتحقيق إلتزاماتهم تجاه كود ISPS، فإنهم ينتظرون نشاطاً مماثلاً فى الموانى . ففى الماضى كان عبء إبعاد اللصوص المسلحين ومهربى المخدرات والمتسللين الغير مرغوب فيهم عن السفن يقع على أفراد طواقم السفن، والآن فإن ملاك السفن يرحبون بإشتراك سلطات الأمن فى الموانى فى هذا العبء والجهد، ونأمل أن يجد ضباط أمن السفن التعاون من ضباط أمن الموانئ فى الموانى التابعة للدول الموقعة على معاهدة SOLAS بعد أول يولية ٢٠٠٤ .

أمن البضائع والشحنات المنقولة بالسفن

إن النشاطات المختلفة لمنظمة BIMCO تغطى تقريباً كل أوجه التجارة المنقولة بحراً . ومن هذه النشاطات تلك التى جذبت الإهتمام الكبير خلال العامين السابقين، وهى الأمن البحرى.

والأمن البحرى يعتبر قضية جديدة. فمنذ الأزل ، كانت السفن تستهدف من قبل القراصنة، وكان يصعد عليها المتسللون، وهذه الأعمال لازالت تحدث حتى اليوم وتدل الإحصاءات أنها فى زيادة مستمرة سنوياً.

أما تهريب المخدرات على السفن التجارية فإنه تهديد جديد لصناعة النقل البحرى، وزادت عواقبة خلال الثمانينيات وكان ملاك السفن يواجهون مشاكل قاسية إذا وُجدت مخدرات على سفنهم وذلك بتعطيل السفن وفرض الغرامات الكبيرة عليها وأحياناً بحجز السفن ومصادرتها، وكان مهربوا المخدرات يهددون سلامة وحياة أطقم السفن وعائلاتهم إذا هم رفضوا التعاون معهم فى نقل مخدراتهم ، وكل هذه التهديدات لازالت موجودة حتى اليوم، وزاد عليها تهديد الإرهاب الدولى.

لكن هناك حلول معينة تم التوصل إليها كان من شأنها تقليل المخاطر وتخفيف العواقب لملاك السفن وأطقمها فقد قامت المنظمة البحرية الدولية IMO بعدة مبادرات لمواجهة تهديدات عمليات القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، وأقرت مؤخراً قواعد إلزامية لمواجهة قضية المتسللين على السفن، وهذه المبادرات التى ظهرت فى صور تعديلات على معاهدة SOLAS يجب أن تفيد فى تنمية وزيادة الأمن البحرى بصفة عامة.

وفى سبيل حماية سلسلة الإمداد ، قامت المنظمة العالمية للجمارك WORLD CUSTOMS ORG - WCO بالتعاون مع شركائها فى صناعة النقل البحرى، بالبحث عن حلول لقضية تهريب المخدرات بالسفن التجارية، وقامت منظمة BIMCO منذ أوائل التسعينيات بالتعاون مع منظمة WCO فى إيجاد حلول لهذه القضية ، وأصدرت منظمة BIMCO ١٥ مذكرة تفاهم لمكافحة تهريب المخدرات بالسفن تمت الموافقة عليها فى سبتمبر ٢٠٠٣، وهذه الإتفاقيات أرست جواً من التعاون بين سلطات الجمارك فى العالم وبين صناعة النقل البحرى فى محاولة إبعاد تهريب

المخدرات عن السفن التجارية وبتحديد النشاطات التى يمكن أن ترتبط بتهريب المخدرات ، وهذا لم يخدم فقط مصالح الصناعة والمجتمع بصفة عامة، ولكنه أيضاً حسن مصادر المعلومات لدى سلطات الجمارك فى العالم.

لكن الكثير من الحكومات فى العالم تجد صعوبة فى زيادة أعداد الكوادر اللازمة لمراقبة وتأمين حدودها لمواجهة تهريب المخدرات، وذلك غالباً بسبب الضغوط الإقتصادية بها، كما أنه يجب زيادة مصادر المعلومات اللازمة لتأمين الحدود بين الدول فى شأن إيقاف نقل المخدرات المحرّمة أو التهديدات الإرهابية، والتى قد تكون فى شكل نقل حاوية مملوءة بالأسلحة - وخاصة أسلحة الدمار الشامل - أو نقل إرهابيين عبر الحدود الدولية بشكل غير قانونى.

ومن الواضح أن ضباط سلطات الجمارك هم أهم جهاز فى السيطرة على حركة البضائع عبر الحدود الدولية وللقيام بهذا الواجب على الوجه الأكمل يلزم وجود آليات معيّنة ومصادر معلوماتية واسعة. إلا أن هناك درس قيّم تعلمناه من خبراتنا مع تهريب المخدرات، وهو أن التفتيشات العشوائية للشحنات وللسفن لا ينتج عنها معدلات جيدة فى ضبط وإيقاف الشحنات المهرّبة أو المتسللين، والنتيجة المطلوبة لا يمكن تحقيقها إلا بإستخدام تحليلات تقييم المخاطر RISK ASSESSMENT ANALYSIS التى تساعد ضباط سلطات الجمارك على التركيز وتكثيف تفتيشاتهم على الشحنات والسفن المشبوهة التى لها أعلى الإحتمالات بإشتمالها أو بإخفائها للممنوعات . وهذا المبدأ نفسه ينطبق على المخدرات المحظورة والمواد التى يقوم الإرهابيون بنقلها وكذا المخالفات الجمركية الأخرى.

فإذا كان يتم تفتيش كل شحنة وكل سفينة، فإن التجارة العالمية ستتعطل وقد تتوقف ، لهذا فإن تقييم المخاطر يعتبر آلية هامة لضباط سلطات الجمارك فى العالم. وهنا تظهر أهمية الإستفادة من التقنية الحديثة ، فبينما تقبل الصناعة بأن تقييم وإظهار المخاطر سينتج عنه إستهداف بعض الرسائل لرقابة وتفتيشات سلطات الجمارك، فإن الصناعة تنتظر من سلطات الجمارك أن يكون الوقت اللازم لهذه التفتيشات فى أضيق الحدود .

وسلطات الجمارك التى تصرف أموالاً كثيرة فى شراء الأجهزة الحديثة للكشف بالإستشعار وبأشعة إكس، ستتمكن من إجراء تفتيشاتها بسرعة وكفاءة، ونتائج هذه التفتيشات بإستخدام هذه الأجهزة الحديثة يمكن أن تساهم فى عدم تعطيل حركة التجارة العالمية أو تقليلها إلى درجة مقبولة . لكن هناك تحديات فى هذا الشأن. فبينما تقوم بعض الدول بتخصيص أموال لزيادة السيطرة على حدودها فإن بعض الدول توجّه هذه الأموال إلى مطاراتها على حساب تحسين الأوضاع فى الموانى البحرية.

كما أن هناك عبء أخر ، هو أنه مع الإهتمام بشراء الأجهزة الكشفية الحديثة، فإن تطقيم وتدريب الأفراد على إستخدام هذه الأجهزة لا يلقى نفس الإهتمام، وهنا يجب العلم بأن الحصول على أجهزة الكشف الحديثة ليس هو الحل ولكن هناك عدة مسائل هامة فى العلمية الكشفية تحتاج إلى إهتمام مماثل مثل:-

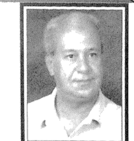
١- تعيين ضباط متمرنين فى سلطات الجمارك.

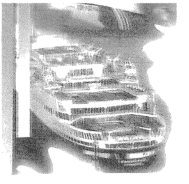
٢- على ضباط الجمارك الإستفادة من تقييم المخاطر لتقرير أى الشحنات يجب توجيه التفتيشات إليها.

٣- التعاون مع صناعة النقل البحرى للحصول على المعلومات التى تساعدهم فى تقييم المخاطر فالآلة لا يمكنها تحقيق كل شئ مطلوب عمله من ضباط الجمارك ، ولكن الآلة الصحيحة فى الأيدى المؤهلة هى التى ستؤدى إلى تحقيق أفضل النتائج.

ومع تطبيق القواعد الدولية الجديدة فى أول يولية ٢٠٠٤ والتى تهدف إلى زيادة الأمن البحرى سيكون هناك معرفة تامة بالأفراد الذين سيكونون على السفن وخلفياتهم وإنتماءاتهم، ويبقى على سلطات الجمارك تحسين السيطرة على الشحنات ومعرفة ما يتم شحنه وتفريغة بالسفن فى الموانى.

والحرص المطلوب ليس فقط لحماية حرية حركة البضائع البريئة ولكن لحماية المجتمع من النتائج الرهيبة التى يتسبب فيها تهريب المخدرات والمحاولات الإرهابية.





.. الحلقة الرابعة والثلاثون ..

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

الشئ الذى لا يمكن أن يخطئه الفهم المستوعب لمجريات الأمور الإقتصادية أن خدمات الموانئ لدينا فى مصر لازالت تعمل وفق مفاهيم الإنفصال الشبكى وليس بناءً على أساس إستبصار إستراتيجي (Strategic Vision) ويعزا ذلك إلى الإفتقار إلى خطة حاكمة شاملة (Master Plan) تتضمن التفاصيل والجزئيات بقدر ما تحتوى على الأساسيات والكليات. فالخطة الحاكمة هى فى الواقع وليدة الإستبصار أو الرؤى الإستراتيجية وهما معاً يحددان طبيعة وحجم ومدى الأوضاع التنافسية للميناء وخطط مشروعات الإستثمارات اللوجستية التى يتعين أن تقام فيه فى المديين المتوسط والطويل. فتحديد نوعيات الخدمات إستثمار وتحديد مستويات أسعارها إدارة إقتصادية لا تحصر ذاتها فى الأرباح العاجلة متنازلة عن المكاسب الأدوم والأرسخ والأكثر مردودية. ودون ريب فإن ذلك مرده إلى أن الإتجاه أو التوجه الرئيسى الشامل (Directive) الذى يعمل بفعالية أعظم بإتجاه التنمية الأوسع مدى فى قطاع الموانئ والنقل البحرى والخدمات اللوجستية لم يبلور إستراتيجيته اللازمة بعد.

الحسابات الإقتصادية السديدة تبدأ فى العادة من عند علامة الإستفهام الموضوعة فى نهاية السؤال الذى مضمونه كم سفينة حاويات من الأمهات يراد جذبها فعلاً للتعامل مع محطة الحاويات ومن ثم كم سفينة رافدية ستأتى تبعاً لذلك لخدمة أنشطة التوزيع السلعى **(Physical Distribution)** بالإنطلاق من المحور / المركز إلى الموانئ الأخرى الواقعة على المحيط؟ مثل هذا التساؤل والإجابة عنه هى التى تحدد بدقة مستوى ونوعيات الإستثمارات المطلوبة لبناء قاعدة لوجستية لها خصائص عولمية. بمعنى أكثر إقتراباً من مفاهيم دراسات الجدوى الإقتصادية كم تتطلب كل حاوية تتداولها المحطة من حصة فى الإستثمارات فى البنية الأساسية والتكنولوجية والمعلوماتية والبشرية؟ فأهم العقبات التى تعترض إدماج الموانئ ومحطات الحاويات فى نسيج شبكة الصناعات اللوجستية هو إفتقارها إلى التماسك ووحدة الأهداف وتناغم مستويات الأداء ما بين جميع القطاعات الإقتصادية الإنتاجية العاملة فيها. إذ أن صناعة اللوجستيات تقوم فى الأساس على تكامل الأسواق العولمية **(Integration Of Global Markets)** . وهذا الشرط الإقتصادى هو الذى يكفل لصناعة اللوجستيات النمو المستديم **(Sustained Growth)** ولعل قصور عدد من الموانئ ومحطات الحاويات فى اللحاق بعمليات التشكل هذه يحتاج إلى تحليلات سيكلوجية وإجتماعية إلى جانب التحليلات الإقتصادية إذ يمكن عزو الخشية من التطور بخطى واسعة بإعتباره ظاهرة لمرض الخوف من تبعات العولمة **(Globaphopia)**. وفى مجال التنمية المتواصلة **(Sustainable Devel- opment)** فإن سلامة الإقتصاد الكلى للموانئ ومحطات الحاويات يتأدى من سلامة الأجزاء.

فالخرائط فى عصر اللوجستيات لم تعد ترسم كما كان عليه العهد فى الماضى. فقد كان المكان أو الموقع يملى على راسم الخرائط وضعاً سلبياً إذ لا تتعدى وظيفته النقل الحرفى للأبعاد والهيئات والتضاريس. غير أن فلسفة اللوجستيات بأبعادها الإقتصادية والسياسية والإجتماعية جعلت المكان بكل قواه المتاحة والكامنة معادلة تعكس الخريطة التى تحدد معطياتها ومقوماتها قوى أخرى خارجية. فالقرار الإقتصادى على المستوى اللوجستى العولمى هو الذى يحدد أهميات ومؤثرات وأوزان المكان وليس كما كان عليه الحال فى الماضى عندما كان المكان هو الذى يحدد خريطته دون تدخل من أى عوامل داخلية. فلم يعد هناك كذلك فى إقتصاد اللوجستيات أدنى درجات من التمييز ما بين الأسواق المحلية والأسواق العالمية إذ صارت جميعها فقرات فى سلسلة واحدة مترابطة ومتناغمة.

فى الموانئ ومحطات الحاويات الحديثة ذات القدرات اللوجستية المرتفعة ستؤدى الأتمتة **(Automation)** وإستخدام التقنيات الحديثة المتمثلة فى نظم التصاميم المعززة بالحاسوب **(Com- puter Aided Design = CAD)** ونظم الإدارة المعززة كذلك بالحاسوب **(Computer Aided Manage- ment = CAM)** إلى تقليل تكلفة العديد من المنتجات والخدمات اللوجستية مما يجعل هذه المواقع الإقتصادية الإنتاجية تستفيد من رخص منتجاتها وزيادة حجم أرباحها. وذلك يحقق عمراً إنتاجياً أطول للموانئ ومحطات الحاويات. فإستخدام تكنولوجيا الإنتاج الحديثة وأجهزة الحواسيب تجعل أسعار المنتجات قريبة من أسعار المواد الأولية. ففى ثورة الإندفاع الجامح نحو تحديث الأولويات التكنولوجية والإلكترونية بإعتبارها من ضمن أولويات البنى التحتية اللازمة للإنتاج وإكتساب الميزات التنافسية وضمان التفوق فإن كثيراً من الموانئ ومحطات الحاويات تعمد إلى تحديث أجهزتها التكنولوجية والإلكترونية لمرات تلو مرات رغبة فى تحسين شروط وأوضاع وأساليب الإنتاجية. وقد تلاحظ أن عدداً من الموانئ ومحطات الحاويات قد تخلص من معدات وتجهيزات ليس لأنها لم تعد صالحة بالقدر الكافى ولكنها لم تعد تتواءم مع مستويات التحديث اللازم فى مجالات صناعة الإقتصادات اللوجستية لأنها تمثل طرازات أكثر حداثة.

ولذلك فإن الجانب السلبى فى هذه التحديثات يتمثل فى تنامى أكداس النفايات التكنولوجية والإلكترونية على نحو سريع فى المناطق التى تشهد تسارع نمو مثل هذه التحديثات الإقتصادية مع وجود نواقص فى مقاييس وعمليات إدارة النفايات والتخلص من آثارها البيئية على نحو متوازن. ففى مجالات إستخدام الحواسيب تبين الدراسات أن أكثر من ٥٪ من النفايات الصلبة فى الولايات المتحدة وأوروبا هى من الأجهزة الإلكترونية التى تعرضت للتقادم الزمنى بحكم الإستخدام أى العمر التشغيلى أو للتقادم التكنولوجى بسبب تتابع أجيال الكمبيوتر وملحقاته. وتظهر دراسة نشرت فى "مجلة البيئة والتنمية" و"جريدة الحياة" معاً فى يونيو العام ٢٠٠٢ أن المجلس الوطنى الأمريكى للسلامة قدر أن ٤١ مليون جهاز كمبيوتر شخصى فى الولايات المتحدة تم التخلص منها عام ٢٠٠١، ويرجح أن أجهزة الكمبيوتر التى ستصبح مهملة العام ٢٠٠٤ ستبلغ ٣١٥ مليون جهاز ليصل العدد إلى ٥٠٠ مليون جهاز فى العام ٢٠٠٧ كما ستزداد النفايات الإلكترونية إلى ما بين ٥ إلى ٧ ملايين طن فى العام.

وتعد الإستثمارات التكنولوجية والإلكترونية فى الموانئ ومحطات الحاويات من بين أهم العوامل الجوهرية فى زيادة الإنتاجية وعلى نحو مواز تعتبر الإستثمارات الموجهة لتحديث أداء رءوس الأموال البشرية من الأمور التى تؤدى إلى زيادات العوائد الإقتصادية والإجتماعية على المديين المتوسط والطويل . فبدون هذه الإستثمارات ستدخل الموانئ ومحطات الحاويات فيما يعرف بإنعكاسات أزمة رأس المال البشرى على الأوضاع الإقتصادية لهذه القواعد الإنتاجية الهامة. ولابد أن تتضاهى وتتماثل معدلات النمو فى الجوانب المتمثلة فى الرساميل الفيزيقية مع الرساميل البشرية بحيث لا توجد بينهما فجوة تخلق تفاوتات تعرقل عمليات الإفادة من قوى الدفع فى المصادر المادية وفى الثروات البشرية.

فجميع الإحصاءات الهامة والخطط الرئيسية والدراسات المحددة لمسارات الأنشطة الإقتصادية فى المستقبل لا تخلو من إبراز أهمية العنصر البشرى ودوره المؤثر فى إنجاز وتطوير الأعمال ، مثل العمل/ ساعة/ رجل أو ساعة/ حاوية / رجل إلى كل ما يشير إلى طبيعة العلاقة بين إسهامات رءوس الأموال التكنولوجية والإلكترونية وكذلك رءوس الأموال الإنسانية فى نواتج الأنشطة الإقتصادية ، فهما معاً من عناصر الفاعلية الإقتصادية فى الموانئ ومحطات الحاويات.

وتكتسب الموانئ ومحطات الحاويات مكانتها وأهميتها فى شبكات إقتصادات التجارة الدولية المنقولة بحراً ، وفى نسيج صناعة اللوجستيات الدولية، كما تسعى المواقع الجغرافية الدولية ذات الفعاليات اللوجستية فى عصر العولمة إلى إعادة إنتاج أولويات وأهميات جديدة تلبى حاجات تطورات الإقتصادات الدولية بل وترود لها الآفاق التى لم تكن معروفة من قبل. فالتحديث يصنع التحديث، والتقدم بدوره يستولد آليات ومفاهيم ووسائل تشبه التكاثر المتسلسل الذى يتحالف بقدر ما يتوافق مع الرؤى والتوقعات والرغبات التى لا تكف عن مصاحبة خطى التطور المبحرة أبداً فى إتجاه العصور القادمة وموجات التوسع المتعاقبة. فلأسباب سياسية وإقتصادية عمدت روسيا إلى زيادة إنتاجها من البترول والغاز الطبيعى زيادات كبيرة لإشباع حاجات الأسواق الأمريكية والأوروبية. ومن ثم شرعت فى إختيار منظومات لوجستية تضع إنتاجها فى متناول هذه الأسواق. فهى الآن (أول يونيو ٢٠٠٢) تتحدث عن تخطيطها لإقامة شبكة ضخمة من الأنابيب عبر مضيق (بهرنج) لنقل / ضخ البترول الخام إلى الولايات المتحدة. وشبكة أنابيب ضخمة أخرى لا تقل ضخامة لنقل الغاز الطبيعى من حقول روسيا إلى دول غرب أوروبا.

فإلى مدى أو درجة ستؤثر هذه

اللوجستيات الجديدة على اللوجستيات التي تنتهجها قناة السويس؟

لا أحد لديه الصورة التى يمكن من خلالها معرفة الحقائق.

ربما كان مفيداً أن نعرف أن إقتصاد اللوجستيات الحديثة تم تشييده على أسس جديدة لا تنظر إلى الموانئ وبالتالى محطات الحاويات بإعتبارها مراكز دوائر نظم النقل الدولى دون منازع لأن ذلك مع فلسفة التوزيع والإنتشار الأوسع لشبكات الخدمات اللوجستية على إتساع نقاط الإنتاج والإستهلاك والتجميع والتوزيع السلعى لم يعد يحظى بما كان من أهمية فى الماضى حيث أن اللوجستيات بكل تنويعات ومستويات وإمتدادات خدماتها جاءت لتنقل الإقتصادات الدولية من عصر إلى عصر على نحو دراماتيكى غير مسبوق بشبيه. فأساطيل السفن البحرية كانت الدوافع الأساسية وراء توسعها هى الرغبات فى نقل التجارة الدولية. وكان إنشاء شبكات خطوط السكة الحديدية إبتداءً من النصف الثانى للقرن التاسع عشر فى بدايات الأمر حافزه الرئيسى هو التكامل مع الخطوط البحرية لنقل مشحونات السلع والبضائع. ثم دخلت شبكات الطرق البرية الحديثة لتكون عنصراً حيوياً فى المعادلة اللوجستية. وصارت بذلك الكرة الأرضية مجالاً رحباً لتلاقى وتداخل وتقاطع هذه الشبكات الممتدة شرقاً وغرباً وشمالاً وجنوباً إلى الحد الذى تحول فيه هذا الكوكب إلى ما يشبه الأنسجة اللوجستية العنكبوتية متداخلة الخطوط والخيوط مترابطة المراكز والأطراف.

ليس من قبيل السفسطة البيزنطية أن تطفو على سطح التطورات أسئلة جادة من قبيل أيهما هو الأكثر تأثيراً فى تحديد أساسيات الإستراتيچية اللوجستية للنقل الدولى المتعدد الوسائط الشاحن أم الناقل؟ غير أنه للإجابة على هذا التساؤل ينبغى معرفة أن التعاقدات التجارية الدولية ومستويات التنميات الإقتصادية العالمية تدخل فى مضمار اللوجستيات بإعتبارها قوى هامة مؤثرة فى مجموعات من العلاقات التجارية. فالشاحن الإنجليزى الذى بصدد إرسال مشحونات تجارية إلى الهند هو فى كثير من الأحوال الذى يحدد أسلوب نقل هذه المشحونات فى وثائق التعاقدات التجارية وطبقاً لشروط وبنود الإتفاقات (Terms & Conditions) ما بينه وبين المستورد على الطرف الآخر.

وبالتالى فإن النقل على خطوط مباشرة يختلف فى هذا السياق عن النقل بطريق الموانئ الوسيطة أو ما يعرف بالأقطرمة البحرية (Sea -To - Sea Trans-shipment) وكذلك فيما كانت الشروط المبرمة تجيز نقل البضائع أو السلع بأسلوب بضائع المرور الإقليمية أو الدولية (Transit) . فكل من هذه الطرائق لها أساليبها ونظمها اللوجستية المحددة.

وللآن فإن الصراعات من أجل التميز الإقتصادى ما بين طرق وتسهيلات النقل البحرى والبرى تميل كفة رجحانها لصالح النقل البحرى لإعتبارات إقتصادية جمة. وليس أقل هذه الإعتبارات شأناً تكاليف الطاقة المحركة المستخدمة فى كل منهما. فتكلفة نقل طن بضائع عن طريق البحر ما زالت أقل بدرجة واضحة عن تكلفة نقل طن بضائع براً. ويختلف ذلك بفارق كبير فى حالة إستخدام النقل الجوى. فضلاً على أن الطاقة النقلية بالوسائل الجوية لا زالت محدودة.

والقاسم المشترك فيما بين هذه الوسائط أنها جميعاً تسعى إلى جعل الآليات السعرية للخدمات المرتبطة بها تتجه دوماً إلى الإنخفاض لتقليل أعباء المصروفات العامة لأنشطة وعمليات التجارة الدولية. وفى هذا الشأن فإن صناعة الخدمات اللوجستية تتبنى إجراءات حاسمة للإبقاء على التوازن ما بين الأهداف وأعباء تحقيق هذه الأهداف. بما يجعلها تحرز تحسناً ملموساً لدعم آداء الإقتصادات وإزدهار التجارة العالمية. فصناعة اللوجستيات يقع عليها عبء تقديم حلول جديدة ومبتكرة لمشكلات لا تتوقف عن الحدوث. هذه المشكلات لا تخرج عن كونها جزءاً من طبيعة تفاعلات المبادلات التجارية ما بين أقطار العالم. وحلول كثير من هذه المشكلات تكمن فى الطريقة التى تؤدى بها الخدمات اللوجستية.

بذلك يمكننا أن نفهم حقيقة المكانة التى تحتلها صناعة اللوجستيات بإعتبار أن لها تأثيراً سحرياً فعالاً على الكيفية التى تحقق بها الإقتصادات الكوكبية وفورات فى كثير من المجالات. فإقتصاد الخدمات والأنشطة اللوجستية يظهر أمامنا فى عصر العولمة بمركباته وتنويعاته ومجالاته وكأنه لوحة فسيفساء تزداد مساحتها على نحو مطرد. لذلك فإن الميزات التنافسية فيما بين الطاقات الإنتاجية اللوجستية تقوم على عنصرين هما المنافسات السعرية والمنافسات غير السعرية التى تشتق حيويتها من التجديات المستمرة لطرق وأساليب آداء الخدمات أى عمليات إنتاجها وتوزيعها. فالتحسينات والتطويرات صارت مكونات أساسية من تسويق الخدمات اللوجستية ويفضى ذلك بطبيعة الحال إلى خفض فى أسعار المنتجات اللوجستية جراء الإنتاج الأكثر كفاءة والإستخدام الأكثر تجاوباً وملاءمة للإحتياجات أى الطلب على الخدمات اللوجستية والتخلص من أسباب الهدر اللوجستى بالتوسع فى الإستعانة بأدوات التخطيط الإستراتيچى.

وتتعدد أوجه المنافسات وتتنوع مستوياتها غير أنها فى الأساس تبدو صورتها على هيئة عناقيد غير قابلة من الناحية الإقتصادية والعملية للتفكك أو الإنفراط. فالمنافسة فى تكلفة المنتج اللوجستى لها علاقة وطيدة بتكلفة جودة الخدمة وهما معاً يرتبطان بأسعار بيع هذه الخدمات والبناء الإنتاجى وإدارة العمليات برشادة يحولان دون تحميل المنتجات اللوجستية بأى تكاليف سلبية (Negative Costs) تمثل خسائر مزدوجة لكل من البائع للخدمة (Logistics Provider) ومشتريها (Logistics users) فالخدمات اللوجستية فى كثير من جوانبها لا يمكن إستهلاكها نهائياً إذ بمجرد إستخدامها فى عمليات المبادلات التجارية الدولية تظل ملحقة بها بإعتبارها صارت مكوناً ناعماً (Soft Component) من مكوناتها لا تقل أهمية عن مكوناتها الفيزيقية (Hard Component) وهما معاً يحققان الفائدة والميزات المادية والمعنوية لأى سلعة أو منتج.

وهناك صناعة / تجارة موازية أخرى لصناعة تداول الحاويات فى الموانئ العالمية، وهى تأجير الحاويات (Containers Lease) بإعتبارها وسيلة من وسائل النقل الدولى متعدد الوسائط الذى يتولى التوزيع الجغرافى للصادرات و الواردات العالمية. هذه الشجرة المتفرعة أنبتت فرعاً جديداً هو ما صار يعرف بالتشغيل اللوجستى لدى الغير (Logistics Outsourcing) وهو وسيلة للحصول على الخدمات من مصادر أخرى وليس القيام بإنتاجها لما يتميز به الشراء من جدوى إقتصادية تتفوق على الإنخراط فى إنتاجها. إذ تتلافى الوسيلة الأخرى الأعباء والإلتزامات الثابتة والمتغيرة التى تترتب على مايتصل بعمليات الإنتاج إستناداً إلى مبدأ أنه يمكنك الحصول على طبق جاهز من العجة دون أن يلجئك ذلك إلى كسر الكثير من البيض أو مادمت تحصل على اللبن مجاناً فلماذا تشترى البقرة.

عالم صناعة اللوجستيات أيضاً مثل عالم السياسة تجلس على عجلات قيادته إمبراطوريات ناعمة وإمبراطوريات مادية وملموسة. الأولى تتجلى فيها قدرات الذكاء الإنسانى على الإبتكار والإبداع وإسقاط الأنماط القديمة والطرائق والوسائط التى تتعارض مع مفاهيم كثافة الفكر وكثافة الطاقة الإدارية وتركيز الجهود اللازمة لتحسين الإنتاجية وتوسيع آفاق وحدود الإفادة وتعظيم مستويات الأرباح المالية والإجتماعية والسياسية. فالكرة الأرضية توشك أن تتحول مع مرور الوقت إلى بناء إقتصادى مركزى واحد شديد الترابط والتعقيد. فالشركات الخمسمائة العالمية الكبرى المرتبطة بالإنتاج والتى تعرف بمتعددة أو متعدية الجنسيات تسهم بنسبة ٦٠٪ من جملة قيمة التجارة العالمية. وقد بلغ إجمالى الإستثمارات الدولية لهذه الشركات ما نسبته ١٦٤٪ تقريباً من الناتج المحلى للولايات المتحدة أو ما يدنو من ٤١٪ من الناتج المحلى للعالم أجمع. هذه الشركات تسيطر على معظم الصناعات الإستراتيچية. وتتوزع هذه الشركات على النحو التالى ١٦٢ فى الولايات المتحدة و١٥٨ شركة فى الإتحاد الأوروبى و ١٢٦ في اليابان و ٥٤ شركة فى الدول الأوروبية الأخرى. هذه الإمبراطوريات الإنتاجية التجارية هى التي تقف بقوة من وراء تطوير وتحديث صناعة اللوجستيات الدولية على نحو مستمر. وتسهم الدول المنتجة بنحو ٨٠٪ من الصادرات العالمية.

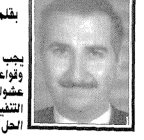
وقد أحضرت الثورة اللوجستية فى ركابها رؤى وأفكاراً جديدة لمجالات وآليات المنافسة الناشبة مابين الموانئ ومحطات الحاويات الدولية. فهناك منافسات ما بين الموانئ المتوزعة على خطوط الطول والعرض الدولية (Competition Between Ports) وهناك منافسات ما بين الإقتصادات القطاعية العاملة فى نطاق الموانئ (Compettition Within Ports) . وهذان النوعان من المنافسة بينهما علاقات تبادلية تقوم على التأثر والتأثير والشد والجذب.

فى ضوء ذلك وقد ما تسمح عملية الإستبصار لطوالع مراحل المستقبل فإن التجارة الدولية تمضى من مرحلة إلى أخرى بحيث تتضاعف خلالها فيها أبعاد العولمة والإعتماد المتواسع على الأتمتة (Automation) ونمو شبكات التوزيع من محطات البداية إلى محطات النهاية (Door - To - Door Distribution Network) التى تعنى تكامل عمليات الآداء اللوجستى المتواصل الحلقات. وليس من قبيل الخيالات العلمية أن تظهر ملامح صورة الثورة اللوجستية واضحة أمام الذين يستقرئون أسرار التحولات العلمية والتكنولوچية الهامة. فسوف تشهد محطات الحاويات العالمية جيوشاً من الإنسان الآلى (الروبوتات) المتصلة بالأقمار الإصطناعية التى تضبط إيقاعات حركتها وتربط فيما بينها بحيث يتناسق ويتزامن آداءها دون تعارض أو إختناق.

ما ينبغى أن يدخل فى مصفوفات الحسابات الكبرى الهامة هو أن هناك فوارق واضحة مابين موانئ ومحطات حاوية ينطبق عليها وصف الأصول الإنتاجية الإستراتيچية (Strategic Assets) وموانئ ومحطات حاويات أخرى من درجات أقل تدخل فى عداد الأصول الإنتاجية الإقتصادية (Economic Assets) الأولى تمتلك ما هو أكثر من المزيج اللوجستى المؤلف من صناعة تعدد وسائط الحراك التجارى الدولى وطرائق ومجالات النقل المتعددة وأساليب وفنون التوزيع السلعى (Intermodal/ Transportation/ Distribution Industry) إذ تدخل فى مركباتها خدمات إجتماعية وسياسية وثقافية شتى تتجه صوب إرفاد الإقتصادات التجارية الدولية بالمزيد من التوحد والتناسق القائمين على تنمية المصالح والمنافع والتعاون المتبادلة على على نحو مطرد. والثانية تتمحور حول الرؤى والمفاهيم التجارية فى إطار إقتصاد لا يتسع أبعد من حدوده الراهنة ليشمل الإكتشافات الإستراتيچية لثورة العولمة التى تنطلق بسرعات غير مألوفة لتتجاوز الحقائق التى لا تقدم للإدارة أى حوافز أو إغراءات تستثير فيها الرغبة للتنازل عن المألوفات لصالح المستحدثات.

فليس هناك فى العادة أى فوارق ذات شأن ما بين الموانئ الحديثة ومحطات حاوياتها فيما يتعلق بطبيعة الأصول الرأسمالية المادية. فقد تتشابه وتتناظر المعدات والتجهيزات والركائز الأساسية (البنية التحتية) إلا أن الميزات التنافسية تتجلى عادة فى الأساليب الإدارية والمناهج التكنولوچية والحسابات الإستراتيچية. فالإنتاج من زاوية الكم لا بد أن يتضافر مع الإنتاجية من حيث الكيف. مع إدراك أن فائض عبقرية البحوث والتطويرات لابد أن يتحول إلى فوائض قيمة للمحطة ومستخدميها.

السحب المباشر ومتطلبات التغيير



بقلم / عبد الحميد مرسى عنبر - محام بالنقض والدستورية العليا
باحث وإستشارى النقل البحرى والجوى

يجب الا يبهرنا الحديث عن تذليل العقبات وسرعة الإجراءات الجمركية ، ومحاولة تقليل التكلفة والتطوير على حساب اصول وقواعد انظمة التفريغ التى لها اهدافا محددة تخدم صاحب البضاعة سواء كان مصدراً او مستورداً وهى الآليات الحقيقية لعدم عشوائية الإجراءات وخلط الأوراق، وحتى لا يكون الكلام درباً من دروب الأحلام دون أساس علمى وإلقاء المسئولية - فى حالة عدم التنفيذ - على القائمين بأنهم بيروقراطيين بينما يعلم المتخصصين فى هذا المجال ان ليس كل ما يقال يمكن ان يطبق وان ذلك هو الحل الأمثل ودونه التخلف.

ولقد فوجئنا بمقال للأستاذ/ كامل النجار الخبير الجمركى ورئيس الجمارك الأسبق وواحد من القلائل الذين تم تطوير الإجراءات الجمركية فى مراحلها الأولى على يداه ، تناول فى العدد السابق - فبراير ٢٠٠٤ - مقالة عن التطوير ولكن قبل أن نتناولها لابد لنا أن نوضح مفهوماً يخلط - البعض فيه غير المتخصص فى النقل البحرى - بين أنظمة التفريغ والأنظمة الجمركية تناولنا ذلك فى مؤلفنا - أنظمة التفريغ فى الميناء - وقلنا أن الأنظمة الجمركية قد وردت على سبيل الحصر فى قانون الجمارك وهى سته:

(الترانزيت - المستودعات - المناطق الحرة - السماح المؤقت - الدروباك- الإفراج المؤقت).

لكل نظام من تلك الأنظمة له قواعد تحكمه بقانون الجمارك والقرارات المنفذه له وليس له علاقة مباشرة أو غير مباشرة بإختيار صاحب الشأن لأنظمة التفريغ فقواعد تلك الأنظمة تقوم على أسس إحتساب الرسوم الجمركية والضرائب المرتبطة بها والهدف الأساسى هو المحافظة على الإيرادات السيادية للدولة، وقلنا أن أنظمة التفريغ هى مجموعة القواعد والإجراءات التى يتم تفريغ البضاعة من السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه تسليماً فعلياً، وتنقسم أنظمة التفريغ إلى الآتى :

١- نظام مخزن :

أ) حالة إستلام البضاعة داخل المخزن بالكامل.

ب) حالة الإستلام الحكمى.

ج) جارى الإستلام.

٢- نظام الساحات : ينقسم إلى حالتين:

- حالة تسليم صاحبه
- حالة الحاويات

٣- نظام السحب المباشر :

وضربنا لذلك مثال : إذا كان نظام التفريغ نظام مخازن طبق عليه قواعد وإجراءات المخازن وهو يختلف عن الأنظمة الأخرى، وليس معنى أن نقوم بسداد رسوم جمركية على البضاعة نضفى عليها صفة النظام الجمركى بدليل أن كل البضائع تفرض عليها ضريبة مبيعات وضرائب أخرى فلا نقول أن السحب المباشر هو نظام ضريبى ! فلماذا نقول عليه أنه نظام جمركى؟! ثم نعطى الحق لموظفى الجمارك ولجان التطوير التدخل لتعديلة أو تغييره وهو فى الحقيقة نظام عالمى تتناوله هيئات الموانئ وليست مصلحة الجمارك أو جهات الجباية.

والسحب المباشر يقصد به تفريغ البضائع من السفينة مباشراً على وسائل النقل الخاصة بالمستورد إلى الخارج دون أن يتم تخزينها فى الساحات أو المخازن.

ويعلم الأستاذ/ كامل النجار القرار ٤٦ لسنة ٦٣ الذى سُمى فيما بعد بالقرار ٤٦ من تحت الشكة وتعديلاته وأن ما تناوله فى مقالة ما نصه" **أما الأصناف التى لابد من بقائها مخزنه حتى تظهر نتيجة الفحص يمكن نقلها من الباخرة مباشرة إلى أحد الموانئ الجافة أو المستودعات الجمركية الخاصة بعد سداد الرسوم بصفة أمانه وبعد تقديم ضمان يقبله الجمرك بقيمة الرسوم الجمركية أثناء النقل".**

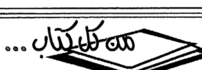
هذا الوضع يكلف صاحب الشأن نولون نقل مرتين مرة نقلها إلى خارج الدائرة الجمركية ثم نقلها من الموانئ الجافة والمستودعات الجمركية إلى مخازنه بعد الإفراج عنها كذلك صدور خطاب ضمان من البنك لضمان سداد الرسوم الجمركية نعلم تماماً التكلفة الحقيقية وراء هذا الأسلوب الذى نمر عليه مر الكرام دون أن نعى تمام الإجراءات البنكية والمصاريف وكذلك مخالفة عدم التجديد عن عمد أو دون قصد ومشاكل تسييل خطاب الضمان الذى تزخر بها ساحات المحاكم لفرض الجمارك مصلحتها حتى عند خطأ موظفيها .. إلخ، والإقرار الجمركى الذى يوقع عليه صاحب الشأن عند نقل البضاعة تحت التحفظ ومن خلال نظام من تحت الشكة على مسئوليته فى حالة العجز أو التلف بسداد الرسوم ثم يفاجئ بتلك الكارثة بعد النقل.

فى مقابل مستودعات داخل الدائرة الجمركية تنعى فيها من بناها بهذا الحجم وقلة البضائع داخلها وعلى حساب أن يقوم المستورد بفحص البضاعة والإستلام الحقيقى والقانونى لها، والتأكد من عدم تلف البضاعة أو العجز لذلك كان من الأفضل تخزينها لفترة ثم نقلها مباشرة إلى مخازنه، وقبل أن يرد علينا بالنظام اللوجستى الذى يجب السير فيه نقول فى كل موانئ الجيل الثالث توجد ساحات وأماكن مغلقة للتعبئة وتغليف الرسائل فى نظام متكامل لخدمة صاحب البضاعة وأماكن أخرى للتخزين فى مبردات معنى ذلك أنه توجد رسائل داخل الموانئ بغرض مصلحة صاحب الرسالة سواء بغرض أعادة تدوير الرسالة والمحافظة على سلامتها أو تهيئة الوسيلة المناسبة للنقل وتقديم خدمة متكاملة له، وفقاً لنظام محدد هو ما تنادى به فى ظل أنظمة التفريغ التى تثبت يوم بعد يوم جدارتها فى تحديد القواعد والغرض من تواجد البضاعة، وليس المفهوم اللوجستى هو خروج البضاعة مباشرة من داخل الدائرة الجمركية إلى دائرة جمركية أخرى للفحص والإفراج عن الرسالة ثم النقل مرة ثالثة لمخازن صاحب الشأن ليس هو المفهوم اللوجستى الذى تناولته أقلام النقل البحرى على طوال مراحلها ، وليس معنى ذلك أننا نشجع تراكم البضاعة داخل الدائرة الجمركية وإنما نترك لصاحب الشأن مُكنه الإختيار الأمثل للنظام الذى يريده ليس جبرا عنه سحب الرسالة مباشرة إلى الموانئ الجافة لتمتص ربحه وتكلفة لمجرد التباهى بأن الميناء فارغ لأن التعقيد الجمركى يمكن أن ينتقل للمرحلة اللاحقة فى الموانئ الجافة وهو حديث طويل وما تقوم به اللجان الجمركية من تعقيدات حتى فى الإيداع الخاص لصاحب الشأن يكفى.

ونرجو من كاتب المقال أن يتناولها بالحل فالإيداعات الخاصة على وشك الإغلاق كما توقف الطلب عليها.

هذا يختلف تماماً عن التطوير المنشود للإجراءات الجمركية المعقدة التى يلزم فيها الميكنه الحديثة وأسلوب التطوير الأمثل بنظام الإفراج المسبق لأن ذلك يعنى سداد الرسوم الجمركية وإتمام الإجراءات الجمركية فى خطوات سريعة قبل وصول الرسالة أو على الأقل أثناء التفريغ مما يعزز صاحب الشأن فى الإختيار الأمثل لنظام الإفراج عليها، كما يساعده على عدم زيادة تكلفة الرسالة.

ولعل ما تم إشارته بالمقال - الذى نتناوله- مشكلة الحاويات وغرامات التأخير التى تمثل إهدار للعملة الصعبة نتيجة تخزين البضاعة داخل الحاويات دون مبرر ما نصه " **أن يتم تفريغ مشمول الحاويات فور وصولها الميناء الجاف أو المستودع الخاص أو إعادة تستيفها داخل حاويات فارغة خالصة الرسوم ملك الميناء الجاف تبعاً لرغبة العميل**" وقد سبق أن تناولنا مشكلة الحاويات وانتقدنا الكثير من قرارات هيئة ميناء الإسكندرية بشأن الحاويات ويحتاج الأمر إلى إعادة دراسة نظام الحاويات - ليس فى ضوء سداد الرسوم الجمركية - ولكن كيفية الكشف على المشمول وتفريغه وإجراءات المحافظة على البضاعة حتى تسليمها لصاحب الشأن والأهم من ذلك البضائع المهمل داخل الحاويات التى وصلت إلى أرقام خطيرة تؤدى إلى إستنزاف مواردنا من العملة الصعبة وإهدار تداول الحاويات المخزنة بلا فائدة ، كل ذلك بعيداً عن تطوير الإجراءات الجمركية ويحتاج إلى دراسة تطوير إجراءات الموانئ التى يجب أن تتواكب مع التطوير الجمركى ولكن دراسات تطوير إجراءات الموانئ متخلفة حتى الآن عن مواكبة العصر وما تناولة المقال يؤكد ما سبق أن أكدناه أن صاحب البضاعة وحده هو الذى له حق إختيار النظام الذى يتلائم مع إمكانياته وطبيعة بضاعته ، وأن تطبيق السحب المباشر على جميع أنواع البضائع جبراً إلى خارج الموانئ هو إهدار لأنظمة التفريغ المتكاملة داخل الميناء وليس من حق رجال الجمارك فرضه على هيئات الموانئ ومصالح جهات داخل الموانئ مهددة بالتوقف ومصالح صاحب البضاعة للتشدق بأن الميناء فارغ بينما يتم نقل المشاكل إلى الموانئ الجافة التى هى مثقله بها حتى اليوم فإذا كان التطوير الجمركى جاد فلينجز ما وعد به رجاله داخل الدائرة الجمركية بدلاً من تصديره إلى الخلف ودون أن أحمل صاحب الشأن مصاريف إضافية بالدولار حتى يقوم بمكينة مصلحة الجمارك بما يعادل ٣٠ مليون دولار فيكفيه أعباء يتحملها فى سبيل منفعة مصلحة تقوم ليس فقط بتحصيل رسوم جمركية وإنما خدمات تحت مسمى رسوم خدمات دون خدمة حقيقة وصلت إلى ٤٪ من حصيلة الرسوم الجمركية أى من ميزانية مصلحة الجمارك دون مبرر أو خدمة حقيقية فلتنفق منها مصلحة الجمارك، وليكن التطوير المنشود هو إنهاء الإجراءات الجمركية داخل الدائرة الجمركية وفى زمن قياسى ومن خلال مراكز نموذجية خارج الموانئ ولنترك صاحب الشأن يختار أى نظام تفريغ فى الميناء يفضله.



(وجوه بلا رتوش) فى أحدث مجموعة قصصية أصدرتها مكتبة الأسرة للكاتبة الصحفية منى رجب هذا العام.

ومنى رجب كاتبه واقعية إتسمت أعمالها الأدبية بمحاكاة الوسط الإجتماعى للإنسان فى مصر ..

وعندما تتناول قضايا المرأه فإن أهم ما يجذبك فى كتاباتها هو خيط من الإحساس المرهف الذى يجعلك تصدق أن كل سيدة تقابلها فى طريقك أو عملك يمكن أن تكون بطلة للقصة التى تقرأها.

وكتاب (وجوه بلا رتوش) عبارة عن تسعة قصص قصيرة أضفت عليها الكاتبة كماً من المشاعر الإنسانية الرقيقة ونجد أن كل واحدة من هذه القصص كتبت لتقول شئ وتؤدى معنى ولكنى سأتوقف عند إحداها:-

ففى قصة المرافئ النائية وكما نرى فى كثير من الأفلام والأعمال السينمائية قصة سمر سيدة الأعمال فى منتصف العمر متزوجة من صلاح رجل أعمال أيضاً لديها طفلة صغيرة ولكنها تواجه كثير من المشكلات مع زوجها وتطالبه بالإنفصال منذ أكثر من عام وهو يواجهها بالمماطلة وأخذ يطالبها بالتنازل عن كل أعمالها وشركاتها المشتركة فيما بينهما، وعندما تصر على الطلاق والإحتفاظ بأموالها فى نفس الوقت تتطور الأحداث بشكل غير تقليدى فنفاجأ بها بين يوم وليلة فى مستشفى للأمراض العصبية والعقلية . وحيده وتفقد إبنتها حيث يودعها زوجها بمدرسة داخلية، وتفقد كذلك ممتلكاتها حيث أصبح زوجها المتصرف الوحيد فيها.. وتفقد الأهم من ذلك وهو عقلها . أمام الناس- الذى يعطيها الحق فى اللجوء للقضاء والمطالبة بإبنتها وحريتها.

وبعد أن تصطدم بالواقع وتحتج وترفض، تعود مرة أخرى بلا أى حيلة فلا تجد من يصدقها وتضطر للتظاهر بالإستسلام والخنوع للمسؤلين عن حالتها والأطباء حتى إطمئنوا إليها وذات يوم فوجئت بمن جاءت لزيارتها وهى شقيقتها نادية المقيمة فى أمريكا والتى جاءت للبحث عن سمر بعد أن إنقطعت أخبارها وتوصلت مع صلاح زوج سمر إلى حل مؤقت وهو أن يسمح لزوجته بالسفر مع شقيقتها لإستكمال العلاج مقابل التنازل عن شركاتها والقضايا التى بينهما وأقنعتها بذلك ، وخرجت سمر إلى الحرية..

وفى بيتها كانت إبنتها بإنتظارها مع زوجها فدخلت شقيقتها وإبنتها لإعداد الحقائب ووجدت سمر نفسها وجهاً لوجه أمام من تسبب لها فى كل هذا العذاب ، وإذا بعينها تقع على طبق به سكين فتناولتها فى غفلة منه وصوبتها إلى رقبته وهى تهمس بصوت مجنون: أعرف إننى لست مجنونة ولكنى أيضاً لست عاقله فطلقنى الأن وإلا فلن ترى بعد اليوم نهاراً واحداً .. وبعد لحظات حضر المأذون كان ما أرادت.

وإستراحت سمر .. فإذا بنفسها تحدثها بمزيد من الإنتقام من طليقها ، خاصة وإنها شريكته السابقة فى كل أعماله وتعلم الكثير من المخالفات التى يكفى البعض منها لإبقاءه وراء القضبان عدة سنوات ولكن تتراجع لماذا .. من أجل إبنتها التى تخشى على مستقبلها ، فتقرر إستكمال سفرها لأمريكا لتبدأ حياتها من جديد.

ويشير عنوان المرافئ النائية إلى رغبة سمر فى الإنفصال والتى تراها ميناءاً آمناً تستقر عليه بعد كل هذه المعاناه ولكن تفاجأ به قبل وبعد أن يتم نائياً ولم يحقق لها ما أرادت وتمنت من إستقرار ونجاح فى حياتها..



إعداد/ إيمان العرجاوى

الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار

NATIONAL TRANSPORT AND OVERSEAS SERVICES CO.

شكر وتقدير

يتقدم اللواء / مازن نديم

بخالص الشكر والتقدير والإمتنان

إلى السادة:

السيد / محافظ بور سعيد
السيد / محافظ السويس
السيد / رئيس هيئة مواني البحر الأحمر
السيد / رئيس الهيئة العامة لميناء بور سعيد
السيد / مدير أمن بور سعيد
السيد / نائب مدير أمن بور سعيد
السيد / مدير مرور بور سعيد
السيد / مدير أمن الإسماعيلية
السيد / نائب مدير أمن الإسماعيلية
السيد / مدير مرور الإسماعيلية
السادة / رؤساء أحياء بور سعيد

لما قدموه من تعاون فعال فى إنجاح عملية نقل الطرود الثلاثة العملاقة الخاصة بالمشروع الضخم NGL التى قامت كل من شركتى نوسكو NOSCO ومamoot MAMMOET بتنفيذ عملية النقل.



5 Feb 2004

Certificate

To whom it may concern

Subject : Mammoet Performance on Logistics and Heavy Lifting

This is to certify that Mammoet Eastrans Egypt has been hired by UGD to carry the following two job:

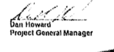
1. Logistics of the largest two process columns 10 C 01 and 10 C 02 weighting 350 and 300 tons from Kattamia workshop in Cairo to the NGL Plant at Port Said
2. Lifting/installation of the two columns.

Throughout the complete phases of the two jobs, Mammoet have shown a high level of professional performance in procedures, design, risk assessment/mitigation, HSE aspects, equipment rig up, coordination with various parties and the expeditious job execution

In the logistics job, Mammoet have done the following professional approaches:

a. design a genuine hybrid land/marine transport plan due to capacity restriction on some land bridges
b. synergise with the best local logistics contractor (NOSCO) thus providing an added value in the job cost/schedule aspects.
c. close and dynamic coordination with diverse parties, resources and parameters (fabrication Shop, inland transport permitting, road map management, marine heavy lift vessel, port authorities, etc)

UGD recommends using Mammoet for any special difficult lifting and logistics tasks, in view of their recent excellent performance for Port Said NGL Plant heavy [illegible] and logistics jobs

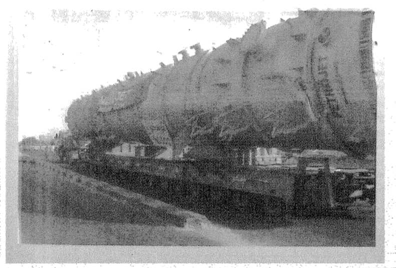


Dan Howard
Project General Manager



باختصار هى :

- **إمتلاك معدات واوناش من مختلف الانواع بقدرة تصل إلى ١٦٠ طن وتم تحديث معدات الشركة وزيادة قدرة التحميل والابعاد وزيادة إمكانيات الكاسحات الهيدروليكية حتى ٢٨ اكس لتحميل طرود حتى وزن ٦٠٠ طن للطرد الواحد. وعرض حتى ١٢ متر، وصوانى بقطر ٦ متر بحمولة ٢٥٠ طن للصينية الواحدة بأية اطوال بما تسمح به الطرق**
  إمكانية تجميع كساحة بعرض ١٢ متر وطول ٢٢ متر لتحميل طرود حتى ٥٠٠ طن للطرد الواحد.
- **القيام بأعمال الشحن والتفريغ والتخليص الجمركى بحراً وجواً.**



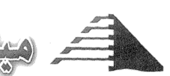


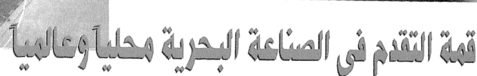
إسم المشروع NGL

إسم الشركة U.G.D.C

تم تحميل الطرود بمعرفة الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار (نوسكو) من القطامية ونقلها براً حتى ميناء السويس. وبعد ذلك تمت عملية النقل بحراً بمعرفة شركة MAMMOET (ماموت) من ميناء السويس إلى ميناء بورسعيد ومن ميناء بورسعيد بمعرفة شركة نوسكو براً إلى موقع المشروع ببورسعيد وبعدها قامت شركة ماموت بعملية التفريغ فى الموقع بأوناشها حمولة ١٠٠٠ طن .

وكانت قد وضعت الشركتين خطة محكمة لتنفيذ هذه العملية واستخدمت فيها النقل متعدد الوسائط وقد تمت العملية بنجاح باهر بشهادة جميع الخبراء .





ميناء السخنة

قمة التقدم فى الصناعة البحرية محلياً وعالمياً


صورة تذكارية لبعض الأعضاء

★ مؤتمر عالمى حول سبل تأمين عمليات النقل البحرى

قامت هيئة التجارة والتطوير الأمريكية بالتعاون مع المنظمة العالمية للجمارك بالإعداد لمؤتمر عالمى حول " سبل تأمين عملية النقل البحرى ". وشارك فيه مايقرب من ٣٠٠ عضو من غالبية الهيئات والمنظمات والموانى العالمية.

وفى بداية اليوم الأول قام أكثر من مائة عضو من المشاركين بزيارة ميناء السخنة لما إكتسبه من شهرة عالمية فى مجال إستخدام أحدث النظم الإلكترونية فى إنهاء الإجراءات الجمركية وأحكام الرقابة الأمنية .وكان فى إستقبالهم نخبة من القائمين على إدارة الميناء نيابة عن الربان أسامة الشريف حيث قدم أعضاء فريق العمل بالميناء شرحاً وافياً للعمل داخل ميناء السخنة


بعض أعضاء الوفد يتسلمون الهدايا التذكارية

★ ميناء السخنة فى مصاف الموانئ العالمية

تعيش صناعة النقل البحرى على مستوى العالم حالة طفرة ونقلة نوعية هائلة قوامها التحديث الدائم والشامل والمتلاحق فى فترات زمنية متداخلة ومتقاربة إلى حد كبير. حيث تمثل صناعة النقل البحرى عصب التجارة العالمية فهى الأرخص والأمس ولا تنافسه أية وسيلة أخرى على مر العصور والأزمان.

وشهدت تلك الصناعة فى الفترة الأخيرة تطورات مذهلة صعب على الدول النامية والمتخلفة مجرد فهم مفرداتها فما بالك بمحاولة تطبيعها.

★ خبراء العالم يشيدون لميناء السخنة الدولى

وفى ظل التكتلات العالمية العملاقة وفى ظل التطورات السياسية المتلاحقة ظهر النقل البحرى كإحدى أهم الوسائل قاطبة فى تلك التكتلات التى صنعت هذه التطورات ومصر كدولة تبحث عن مكان لها على خريطة العالم المتحضر والمتقدم أخذت بأسباب النجاح وخطت خطوات هامة نحو تحديث بنيتها الاساسية من حيث التشريعات والقوانين والتوجيهات والأيدلوجيات وكان لصناعة النقل البحرى حظها الوفير من خلال خطة الدولة الطموحة لإحداث نقلة نوعية فى تلك الصناعة فقررت الدولة تطوير الموانئ الحالية القائمة وإقامة موانئ جديدة عملاقة قادرة على النهوض ببقية الموانئ والتعامل مع السفن والناقلات العملاقة من خلال تقديم خدمات مينائية متطورة ومن أحدث النظم الإدارية والعملية فى العالم.

وكان ميناء السخنة وبحق أهم حدث إقتصادى مصرى خلال الفترة الماضية..


د. إسماعيل مبارك يشرح لأعضاء الوفد أهمية ميناء السخنة

أسامة الشريف
يعزف منفرداً على أنغام النجاح

لقد أصبح هذا الميناء خلال فترة قصيرة من الموانئ العملاقة التى يشار إليها على مستوى العالم ويجمع خبراء النقل الدولى على أن ميناء السخنة بمثابة طوق النجاة للتجارة المصرية بما يملك من مؤهلات وإمكانيات مادية وبشرية وإلكترونية عملاقة.

لقد لفت الميناء العملاق أنظار العالم إلى تلك الإمكانيات الهائلة التى لم تستغل بعد من خلال الموقع الجغرافى المتميز ومن خلال الإمكانيات البشرية الكامنة لدى أبناء مصر.

منظومة كاملة من العمل المينائى والجمركى من خلال تعاون لا نهائى وإخلاص لا نهائى من جميع الجهات العاملة فى هذا الصرح العملاق.



ميناء السخنة



★ شهادات تقدير من مؤسسات التمويل الدولية لميناء القرن

كانت النتيجة هى النجاح الذى يفجر الطاقات ويلهب المشاعر ويدعو الجميع إلى مزيد من العمل من أجل نجاحات جديدة يشهدها العالم ويصنعها أبناء هذا الوطن وبلغة الأرقام التى يعشقها خبراء الإقتصاد فإن الميناء الإلكترونى العملاق تكلف إجمالياً مبلغ ٧٥٠ مليون جنيه دفعتها الدولة لإقامة البنية الأساسية والمرافق الخاصة بالميناء بالإضافة إلى مبلغ ١٢٠ مليون دولار هى قيمة إستثمارات شركة تنمية ميناء السخنة للمرحلة الأولى فقط وشملت إقامة محطة تداول الحاويات ومخازن ميناء السخنة للمرحلة الأولى فقط وشملت إقامة محطة تداول الحاويات ومخازن البضائع العامة وأخرى للصب وثالثة للأسمدة كذلك المناطق اللوجستية الواعدة.

وشهد العالم من خلال الخبراء الدوليين بالمنظمات الدولية المتخصصة فى النقل البحرى والتجارة الدولية حيث أكد أعضاء المؤتمر العالمى لهيئة التجارة والتطوير الأمريكية أن ميناء السخنة يضاهى أكبر موانى العالم وأنه يواكب أحدث الأساليب الإلكترونية المستخدمة فى العالم حيث وضع الميناء مصر على خريطة العالم للموانى البحرية من الجيل الرابع ويؤكد الخبراء أن ميناء السخنة سيحقق قيمة مضافة للإقتصاد القومى تقدر بنحو ٦٫٤ مليار دولار سنوياً كما ساهم فى دعم ميزانية الدولة بنحو ١٫٣ مليار جنيه عبارة عن حصيلة الجمارك خلال عام واحد. كما حصلت هيئة موانئ البحر الأحمر على ٢٠ مليون جنيه وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات ١٨ مليون جنيه وبلغ نصيب هيئة السكة الحديد ١٦ مليون جنيه بخلاف إيرادات الشركات الأخرى العاملة فى الميناء هذا كله بخلاف المنافع المباشرة وغير المباشرة من تشغيل شاحنات النقل البرى وإستيعاب العمالة وفتح فرص إستثمارية جديدة والمشروعات التى أقيمت ظهر الميناء كل هذه المنافع والأرباح تؤكد أن ما دفعته الدولة تم إسترداده بالكامل فى فترة وجيزة من العام الأول للتشغيل ونظراً لنجاح المرحلة الأولى هذا النجاح الباهر فإن شركة تنمية ميناء السخنة بدأت فى الإعداد للمرحلة الثانية حيث حصلت الشركة على قرض من البنك الدولى لدعم مشروعاتها التوسعية بميناء السخنة، وهذا يدل على ثقة البنك ومؤسساته فى إدارة الميناء وجدواه الإقتصادية، حيث يستقبل الميناء حالياً أكثر من ٢٥٠ ألف حاوية مقابل ٥٠ ألف حاوية فقط لميناء الأدبية بزيادة تقدر بـ ٢٠٠ ألف حاوية.

★ المرحلة الثانية من ميناء القرن على الأبواب



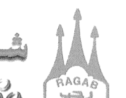
★ الحكومة إستردت إستثماراتها خلال العام الأول للتشغيل

فميناء السخنة يقع على ٥٠ فداناً ويستغل سفن الجيل الرابع حتى حمولات ٣٠٠ ألف طن ويعمل من خلال فرق تحكم آلية وشاشات تسمح بأعلى درجات الأمن والأمان فى الدخول والخروج بأطوال الأرصفة الموجودة بالميناء ويسمح الميناء بتداول ما يزيد على نصف مليون حاوية مكافئة ونمو ٨ ملايين طن من البضائع العامة والصب سنوياً.

ويشتمل الميناء على محطة حاويات بالقسم الشمالى بالحوض بطول ٤٠٠ متر مقام عليها ثلاثة أوناش متحركة وهى مصممة لسعة ١٠٠ ألف حاوية يمكن زيادتها إلى ٤٠٠ ألف حاوية بإضافة أوناش جديدة كما يشمل على محطة للبضائع الصب فى الجانب الشرقى للحوض بطول ٤٠٠ متر وتبلغ طاقاتها ٣ ملايين طن سنوياً أما محطة التصدير الخاصة بالأسمدة التى توجد على الجانب المغربى فتبلغ طاقتها التخزينية ٤٠ ألف طن من الأسمدة ومعدلات الشحن على السفن تبلغ ٨ آلاف طن / اليوم ويمكن مستقبلاً إضافة ثلاثة أحواض لزيادة أطوال الأرصفة إلى ٦ آلاف متر وزيادة القدرة الإستيعابية لنحو ٥٠ مليون طن سنوياً.

وخلال فترة وجيزة من الإفتتاح حقق الميناء شهرة عالمية حيث أصبح من الموانئ الكبيرة على مستوى العالم وتتناقل أخباره المؤسسات والهيئات الدولية المتخصصة لذلك حرص أعضاء المؤتمر العالمى لهيئة التجارة والتطوير الأمريكية بالتعاون مع المنظمة العالمية للجمارك على زيارة الميناء وتفقد أعماله على الطبيعة وتابعو حركة السفن والحاويات خلال دورة عمل كاملة اشاد أكثر من ٣٠٠ عضو بالمؤتمر يمثلون غالبية الهيئات والمنظمات والموانى العالمية بالأداء العالمى للميناء بإستخدام أحدث النظم الأمنية والتى لاتقل عما تستخدمه أكبر موانئ أوروبا وأمريكا.

وهدف المؤتمر على تطبيق إجراءات أمن الشحن وأمن السفر وإستعرض عدداً من أوراق العمل حول المبادرات الجديدة للأمن الخاصة بالمنطقة وأيضاً فرص الأعمال المتعلقة بالأمن والتى يتم تطويرها.



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركتنا :-

- من إوائل الشركات التى يساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة .
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الاداء المستمر والكفاءة العالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذاالمجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

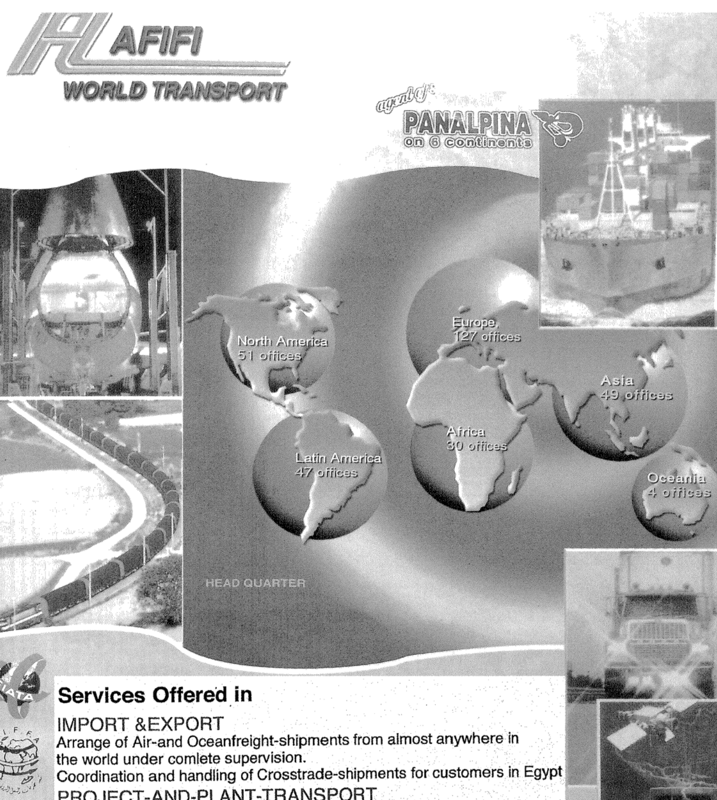


موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية القاهرة الصحراوى كبنج مريوط - كنج مريوط - الاسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
محمول : ٠١٢٣٩٤٢٢١٦



Services Offered in

IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521

على هامش

بدات اعمال الدورة ٣٧ لمنتدى الإقتصاد الدولى بدافوس بسويسرا تحت شعار "الأمن والرخاء يساوى السلام". وبحضور اكثر من ٢١٠٠ شخصية سياسية وإقتصادية عالمية تمثل ٩٤ دولة ولفيف من المنظمات غير الحكومية والإتحادات المهنية . ولأول مرة شاركت ليبيا فى اعمال المنتدى منذ عشرين عاماً.

وقد تمثل برنامج المنتدى فى دعم النمو فى العالم، والحد من الظلم، وضمان الأمن الإجتماعى . ومعالجة المخاطر التى تستجد، وتفعيل الإبداع والتجديد والإبتكار.

ودارت المناقشات ساخنة فى المنتدى بين اقطاب السياسة والإقتصاد العالميين على الأصعدة السياسية والإقتصادية والأمنية، وقد ناقش وزراء الدول الأعضاء فى منظمة التجارة العالمية تطور المفاوضات الجارية بالمنظمة بمقتضى إعلان الدوحة الوزارى، ومحاولة تقريب وجهات النظر بين الدول المتقدمة والدول النامية حول العديد من الموضوعات وعلى راسها ملف الزراعة، ومفاوضات التعريفات الصناعية وطريقة تنفيذ تعهدات جولة الإرجواى التى تنص على منح الدول النامية معاملة خاصة . كما جرى ايضاً نقاشاً حول قضية نزع اسلحة الدمار الشامل ومستقبل العراق.

وحفلت الأيام الأربعة التى إستغرقها المنتدى بالمناقشات الحادة والخلافات فى الرؤى حول القضايا المطروحة . وخاصة الحرب على الإرهاب والتطوير الديموقراطى فى بلدان العرب.

منتدى الإقتصاد الدولى

حضور عربى قوى

شهدت إجتماعات المنتدى حضوراً عربياً قوياً تمكن من فتح الحوارات فى مختلف القضايا المطروحة وخاصة الحوارات الفكرية التى تخص عالمنا العربى، وكان الحرص واضحاً بالنسبة لشرح وجهات النظر العربية حول تحرير التجارة وقضية أسلحة الدمار الشامل.

وقد أبدى المنتدى أهتماماً واسعاً بالشرق الأوسط، نظراً للتغيرات الداخلية فى إيران وتحالفاتها الجديدة، والدور السعودى فى المنطقة وكيفية تطور العلاقات السعودية الغربية فى ظل المطالبة بإصلاحات داخلية واسعة.

كوفى انان



د/ يوسف غالى

محمد ختامى

آراء وإقتراحات

كان للشخصيات العالمية التى إشتركت فى المنتدى آراء وإقتراحات ذات قيمة وفائدة لعلاج المشاكل التى يعانى منها العالم، ومن أهم هذه الشخصيات:

* البروفيسور كلاوس شواب مؤسس المنتدى العالمى الإقتصادى "دافوس" ورئيسه التنفيذى: أعلن أن المنتدى يعقد فى ظل ظروف أفضل من الأعوام السابقة، وأن المعادلة التى يروج لها المنتدى هذا العام تتلخص فى أن الأمن مع الرخاء يحققان السلام، ولابد من خلق مشاركة نشطة وفعالة بين جميع قوى وإتجاهات المجتمع العالمى.

* كوفى أنان الأمين العام للأمم المتحدة وممثل الشرعية الدولية : أعلن أنه سيعقد قمة إقتصادية عالمية جديدة لرجال الأعمال فى يونيو القادم بمقر الأمم المتحدة، وذلك لإعادة التركيز على قضايا التنمية، ودعا إلى منح الدول الفقيرة إتفاق تجارى، وناشد رؤساء أكبر شركات العالم إستخدام نفوذهم لدى الحكومات لتكون التجارة أكثر عدلاً، وطالب بإلغاء الدعم الذى تقدمه حكومات الدول الغنية للمزارعين، وأكد على أن الوقت قد حان لإعادة التوازن إلى أولويات برنامج العدل الدولى وإعادة ترتيبه بشكل متوازن، والتركيز على محاربة الفقر والمرض والبطالة والديون.

* بول مارتن رئيس الوزراء الكندى أشار إلى ضرورة الربط بين التطورات الإقتصادية والإجتماعية.

* محمد خاتمى الرئيس الإيرانى أكد على أن الأمن الحقيقى لا يتحقق إلا بالحوار الصحيح بين الشركاء.

* جون اشكروفت وزير العمل الأمريكى :نادى بمكافحة الفساد والرشوة التى تستنفذ ما يقرب من ٢,٣ مليار دولار سنوياً.

* جان فيليب كوتيس رئيس الإدارة الإقتصادية فى منظمة التعاون والتنمية الخاصة بالبنك المركزى الأوروبى: طالب بتخفيض معدلات الفائدة بغرض إعطاء دفعة للإقتصاد العالمى.

* الدكتور يوسف بطرس غالى وزير التجارة الخارجية المصرية: أكد على أهمية الدور الذى يلعبه النظام التجارى متعدد الأطراف فى نمو الإقتصاد العالمى، وأن الغرض الرئيسى للنظام التجارى متعدد الأطراف هو القضاء على الفقر وتحقيق الرخاء من خلال توفير فرص أكبر للنفاذ إلى الأسواق لكل الدول الأعضاء خاصة النامية والأقل نمواً منها مع الحفاظ على مصالحها ومراعاة ظروفها الإقتصادية والتنموية.

* چاك سترو وزير خارجية بريطانيا : أشار إلى أنه ليس من شأن بريطانيا والولايات المتحدة تقرير مصير العراق لأن دورهما يتلخص فى دعم الرأى العام العراقى ومساعدة العراقيين.

إتفاقية التعاون المشترك

تم توقيع إتفاقية التعاون المشترك بين البرنامج الإنمائى للأمم المتحدة وشركة مايكروسوفت العالمية بهدف دعم المشروعات الإجتماعية والإقتصادية فى الدول النامية، والإسهام فى تقديم برامج التدريب التكنولوچى والمحتوى المعلوماتى لزيادة ورفع القدرات للأفراد فى الدول النامية على مستوى العالم .

تحرير التجارة العالمية

عقد إجتماع على هامش المنتدى ضم نحو ٢٠ وزيراً للتجارة تمت فيه مناقشة إحياء محادثات تحرير التجارة العالمية، وجهود إعادة إطلاق المفاوضات حول القضايا العالقة أمام تحرير التجارة، ولم يخلو هذا الإجتماع من الخلاف بشأن الإستثمار عبر الحدود ، والدعم الزراعى فى الدول الغنية والتعريفات الجمركية المرتفعة على الصادرات الزراعية من الدول الفقيرة، وأجمع الوزراء على هدف واحد وهو العودة إلى مائدة المفاوضات ، وتلى هذا الإجتماع ندوة خصصت لموضوع مستقبل التجارة العالمية، وبرنامج العمل الخاص بها للعام الحالى، وشارك فى هذه الندوة مجموعة مختارة من رؤساء الدول والحكومات والوزراء وكبار رجال الأعمال.

إن أعمال المنتدى أنتهت ولازالت الملفات الخاصة بقضايا النقاش مفتوحة لعدم إمكان الوصول إلى إتفاقيات بشأن هذه الملفات بين القوى الدولية والدول المعنية العربية والإسلامية ..

بقلم / عبد السلام السيد أحمد



مستشارك القانونى

وردت إلى إدارة المجلة بعض الإستفسارات ويجيب عليها المستشار القانونى الأستاذ الدكتور/ **على عوض حسن.**

سؤال من إبراهيم محمد المهدى عن مجموعة من الملاحيين الذين يعملون على ظهر إحدى السفن التجارية المسجلة بميناء الإسكندرية يتساءل هل يستفيد عمال البحر من أحكام قانون العمل الجديد؟

الإجابة: أفرد قانون التجارة البحرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فصلاً خاصاً لأحكام عقد العمل البحرى ويمكن إيجاز القواعد التى تنطبق على عمال البحر فيما يلى:

أولاً: إذا كانت حمولة السفينة الكلية التى يعمل عليها عمال البحر تقل عن عشرين طناً فتسرى عليهم أحكام قانون العمل الجديد رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ .

ثانياً: إذا كانت حمولة السفينة الكلية تزيد على عشرين طناً تسرى الأحكام الواردة فى قانون التجارة البحرى (مواد من ١٢٣ - ١٣٦) كقاعدة عامة.

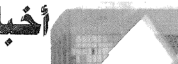
ثالثاً: تسرى أحكام قانون العمل الجديد و قانون التأمينات الإجتماعية فيما لم يرد فى شأنه نص فى قانون التجارة البحرى.

وخلاصة القول أن قانون العمل الجديد هو الشريعة العامة التى تطبق نصوصه فى حالة خلو قانون التجارة البحرى و ذلك بالنسبة للبحارة الذين يعملون على جميع السفن أيا كانت حمولتها إذا تعارضت نصوص قانون التجارة البحرى مع قانون العمل الجديد تطبق النصوص الأكثر سخاء بالنسبة للعامل

سؤال: من س. أ . ل -أمتلك لنش نزهة قدرت شركة التأمين ثمنه بربع مليون دولار و لكنى طلبت فى وثيقة التأمين رفع قيمة التأمين على أساس الثمن ثلاثمائة ألف دولار وتم توقيع وثيقة التأمين بهذا السعر الأخير وحدث حادث للنش أدى إلى غرقه وهلاكه هلاكاً كلياً ورفضت شركة التأمين إعطائى التعويض على أساس الثمن المتفق عليه (٣٠٠ ألف دولار) فهل يحق لى المطالبة بالفرق بناء على الوثيقة الموقعة من الطرفين ؟

الإجابة: إنه وإن كانت القاعدة أنه لا يجوز التربح من التأمين أو الإثراء من وراء الحوادث التى يغطيها التأمين إلا أنه مادامت شركة التأمين قد وافقت (صراحة أو ضمناً) على إعداد وثيقة التأمين على أساس الثمن الجديد الذى حدده السائل وهو ٣٠٠ ألف دولار وليس كما قدرته هى إبتداء فإنه طبقاً للقاعدة القانونية أن العقد شريعة المتعاقدين لا يحق لشركة التأمين أن تسدد التعويض على أساس الثمن الذى قدرته وإنما على أساس الثمن الذى عرضه السائل على الشركة ووافقت عليه وسجلته فى الوثيقة والقول بغير ذلك يؤدى إلى إثراء شركة التأمين بلاسبب فضلاً عن الخروج على الإشتراطات المقررة بوثيقة التأمين وهى شروط ملزمة للشركة لا يجوز لها التنصل منها إذ أن ماتعقده إرادتان لا تحله إرادة واحدة.

الأستاذ الدكتور/ على عوض حسن



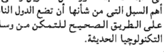




"الثورة المعاصرة فى العلوم والتكنولوجيا"
محاضرة لمدير مكتبة الإسكندرية

ألقى الدكتور **إسماعيل سراج الدين** مدير مكتبة الإسكندرية محاضرة بالمجمع العلمى المصرى بالقاهرة بعنوان **"الثورة المعاصرة فى العلوم والتكنولوجيا"**. دارت المحاضرة حول موضوع تنمية القدرات فى مجال البحث العلمى، ودور العلم فى حل المشكلات الكبرى، والمعرفة العلمية السليمة بإعتبارها أساساً للتعامل مع القضايا الهامة والجذرية التى تواجه العالم اليوم مثل التحولات الإقتصادية ، والعولمة ، والإستخدام الأمثل للمصادر الطبيعية المستدامة ومحاربة الفقر ، والجوع، والأمراض.

أيضاً تناول الدكتور **إسماعيل سراج الدين** خلال المحاضرة موضوعات بناء القدرات العلمية والتكنولوچية، ودعم المؤسسات البحثية، والعلاقة بين المصلحة العامة والقطاع الخاص فى مجالات البحث ووسائل التمويل والتى من أهم السبل التى من شأنها أن تضع الدول النامية على الطريق الصحيح للتمكن من وسائل التكنولوچيا الحديثة.



معرض للمعمارى النرويجى بودفار فى مكتبة الإسكندرية

تنظم برامج الفنون التشكيلية بمكتبة الإسكندرية معرضاً فنياً للمعمارى والكاتب النرويجى **بودفار** شيلدروب فى الفترة من ٨ فبراير حتى ٥ إبريل ٢٠٠٤ ، يتضمن المعرض صور لمجموعة من المكتشفات الجديدة التى تربط بين رموز الهرم الأكبر وبيانات الأرض . يصاحب المعرض عروض فيديو يومياً.

أنت عمرى بمكتبة الإسكندرية

نظمت مكتبة الوسائط المتعددة بمكتبة الإسكندرية خلال شهر فبراير برنامج العروض الجماعية للأفلام ، تعرض من خلاله مجموعة مميزة من الأفلام العربية والأجنبية ضمت العروض فيلم "سلامة" للمخرج **توجو مزراحى** ، وفيلمى "عايدة" ، و"دنانير" للمخرج **أحمد بدخان** . كما شاهد جمهور المكتبة مجموعة حلقات من برنامج "العلم والإيمان" للدكتور **مصطفى محمود** وأيضاً أغنيتين مصورتين من أشهر ما قدمت سيدة الغناء العربى السيدة **أم كلثوم** وهما أغنية "أراك عصى الدمع" ، و"أنت عمرى".

"نظم الكتابة فى لغات العالم"
محاضرة بمكتبة الإسكندرية

عقد مركز الخطوط بمكتبة الإسكندرية محاضرة بعنوان "نظم الكتابة فى لغات العالم" ألقاها الدكتور **محمد صالح الضالع** أستاذ علوم الصوتيات واللسانيات بكلية الآداب جامعة الإسكندرية.

قدم الدكتور **محمد الضالع** فى المحاضرة تحليلاً علمياً لخطوط البشر وتصنيفها من خلال النظام الإملائى أو الكتابى. كما تناول الجمع بين النظرتين التاريخية والتصنيفية لوصف نظم الكتابة فى معظم كتابات العالم، وذلك من خلال أمثلة متنوعة من لغات تمثل أكثر الكتابات إنتشاراً بين أجناس البشر. وأيضاً وصف لأنواع الكتابات والخطوط المختلفة ووصف نظمها المختلفة بأمثلة معروفة فى نماذج الثقافات الأكثر شهرة وذيوعاً.



مدى خضوع العبوات والغلافات لحكم المادة ٩٨ من قانون الجمارك وهل تخضع للضريبة الإضافية التى تقررت بالقانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ المعدل لنص هذه المادة؟

بقلم الأستاذ/ كامل محمد النجار - رئيس الجمارك الأسبق

من المبادئ القانونية المؤكدة أن الجهل بالقانون لا يعفى من العقوبة، وهذا يتطلب بالطبع صياغة واضحة محددة لا تكون موضع خلاف فى التفسير وبصفة خاصة نصوص المواد التى تفرض عقوبة بدنية أو مالية. ورغم وضوح النصوص وإستقرار التطبيق فى مصلحة الجمارك منذ صدور قانون الجمارك عام ١٩٦٣ إلا أن نقص الحصيلة فى السنوات الأخيرة والرغبة فى الحصول على نصيب من الغرامات والتعويضات تسبب فى إهدار بعض المبادئ القانونية. فوجهت الجمارك جنحة التهريب لبعض المتعاملين أو فرضت ضريبة إضافية دون سند من القانون ، كما طبقت القانون بأثر رجعى ورفضت تطبيق القانون الأيسر للمتهم فى بعض الحالات. ولكى لا يتصور القارئ الكريم أننى أغالى فيما أقول. رأيت أن أوضح موقف العبوات التى يستوردها بعض المصدرين مطبوعة بأسمائهم وعلاماتهم التجارية لتعبئة منتجاتهم وإعادة تصديرها وقد يضطرون لإستخدام بعضها فى تعبئة المنتج الذى يباع بالسوق المحلى وعندئذ يواجه هؤلاء بسياط العاملين بالجمارك.

فى البداية تجدر الإشارة إلى أن العبوات ذات القيمة (أى التى يمكن إعادة إستخدامها أكثر من مرة) الواردة معبأة وكذلك العبوات التى ترد فارغة كلاهما كان خاضعاً لحكم المادة ١٠١ من قانون الجمارك المنظمة للإفراج المؤقت قبل صدور القانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ .

ويؤكد ذلك مايلى:

١- أن العبوات بنوعيها قد وردت صراحة بنص الفقرة (٥) من المادة الأولى من قرار وزير المالية رقم ٦ لسنة ١٩٦٨ ضمن الأصناف والحالات الخاضعة لنظام الإفراج المؤقت بهذا القرار الصادر كلائحة تنفيذية للمادة ١٠١ من قانون الجمارك.

٢- أن المادة ٩٨ قبل تعديلها لا تطبق إلا على المواد الأولية والأصناف الواردة لإصلاحها أو تكملة صنعها ، ومن المؤكد أن العبوات لا تعتبر مواد أولية، ولو كان هناك أدنى إحتمال لخضوع العبوات للمادة ٩٨ لما وردت صراحة بقرار وزير المالية المشار إليه حيث أنه لا يجوز أن يتعارض قرار وزارى مع قانون.

٣- وإن كان الجمرك قد أخطأ فى بعض الحالات وسجل رسائل العبوات بالدفتر ٤٤٦ك.م الخاص بالسماح المؤقت فإن هذا لا يخضعها لحكم المادة ٩٨ لأنه لا عقوبة بغير نص قانونى ولا يملك الجمرك أو صاحب الشأن مخالفة القانون.

٤- يؤكد ما جاء بالفقرة السابقة أن مصلحة الجمارك رفضت الإفراج عن رسائل العبوات بالتعهد الشخصى رغم قيدها بدفتر السماح المؤقت لأنها تعلم أن التعهد الشخصى لا يطبق إلا على ما يخضع لنظام السماح المؤقت الخاضع لحكم المادة ٩٨ ، ولولا صدور قرار وزير المالية رقم ٩٦٩ لسنة ٢٠٠١ بالسماح بالإفراج عن عبوات الحاصلات الزراعية بالتعهد الشخصى لما وافقت مصلحة الجمارك على ذلك لأنها تعلم علم اليقين إن العبوات تخضع لحكم المادة ١٠١ ولا يمكن القول أن العبوات أصبحت خاضعة لنظام الإفراج المؤقت منذ صدور القرار الوزارى رقم ٩٦٩ لسنة ٢٠٠١ فقط لأن النظام يحكمة قانون وليس قرار وزارى فقط ولا يمكن التحول من النظام لآخر بإصدار قرار وزارى، ولكن الواقع أن هذا القرار كاشف لحقيقة مؤكدة وهى أن العبوات تخضع لنظام الإفراج المؤقت، أو بمثابة إعادة تذكر بقرار وزير المالية رقم ٦ لسنة ١٩٦٨ .

٥- لو كانت العبوات خاضعة لحكم المادة ٩٨ قبل التعديل لما أضاف المشرع للتعديل عبارة "مستلزمات إنتاج السلع المصدرة" حيث أنه أشار فى مقدمة المادة إلى إعفاء المواد الأولية والسلع الوسيطة والسلع غير تامة الصنع، ولرغبته فى معاملة العبوات الفارغة بتيسيرات السماح المؤقت أضاف هذه العبارة لتشمل كافة مستلزمات الإنتاج الأخرى بما فى ذلك العبوات.

ورغم هذه الإضافة إلا أن العبوات الواردة معبأة ستظل خاضعة لحكم المادة (١٠١) وهذا تأكيد آخر على أن الأصل هو خضوع العبوات جميعها لهذه المادة ولولا إضافة العبارة المشار إليها للقانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ ما خضعت العبوات الفارغة لحكم هذه المادة، وهنا نتساءل إذا طلب المستورد الإفراج عن العبوات الواردة معبأة بنظام الإفراج المؤقت لحين تفريغها ثم إعادة تصديرها وقدم عنها خطاب ضمان تقبله الجمارك ثم لم يتمكن من إعادة تصديرها خلال المهلة هل يكتفى الجمرك بمطالبته بالرسوم فقط حسب نص القرار الوزارى ٦ لسنة ١٩٦٨ أم سيطبق عليه أحكام التهريب الجمركى؟

لا فرق بين العبوات الواردة فارغة لتعبئتها وتلك الواردة معبأة ثم تعاد فارغة أو معبأة.

ويتبقى السؤال: هل تخضع العبوات الفارغة للضريبة الإضافية التى تقررت بواقع ٢٪ أو ٤٪ شهرياً بالقانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ .

بالرجوع لنص المادة ٩٨ من القانون المشار إليه نجد أنه لم يخضع للضريبة الإضافية سوى التصرف فى المواد والسلع الوسيطة المستوردة بقصد تصنيعها وكذا الأصناف المستوردة لأجل إصلاحها أو تكملة صنعها وذلك إذا تم التصرف فى غير الغرض الذى تقرر الإعفاء أجله.

أما التصرف فى مستلزمات إنتاج السلع المصدرة فلم يتعرض له المشرع ولم يخضعه للضريبة الإضافية، وهذا أمر واضح فى نص المادة وله ما يبرره فمن المعروف أن العبارة قد أضيفت لنص المادة بهدف إخضاع العبوات لنظام السماح المؤقت بدلاً من الإفراج المؤقت بقصد التيسير على مصدرى الحاصلات الزراعية بل وكافة المصدرين وبما أن مخالفة نظام الإفراج المؤقت لم تكن مجرمة فقد حرص المشرع على إستبعادها من الخضوع للضريبة الإضافية، وحيث أنه لا ضريبة بغير قانون فلا يجوز فرض الضريبة الإضافية إلا على التصرف فى غير الأغراض الموضحة بالفقرة الأولى من المادة وهى التصنيع والإصلاح وتكملة الصنع .

ورغم ذلك فلا شك أن من يستخدم العبوات فى تعبئة المنتج النهائى يكون قد أوفى بالغرض ولا يتصور أن المصدر الذى يستورد عبوات موضحاً عليها غالباً إسمه وعلامته التجارية يقوم ببيعها فارغة فى السوق المحلى لغيره من التجار.

ولكى نعزز وجهة نظرنا فى عدم التجريم أو الخضوع للضريبة نقول أن من يستورد عبوات (ذات قيمة) معبأة يسدد عنها الرسوم بصفة أمانة أو يقدم خطاب ضمان بقيمة الرسوم لحين إعادة تصديرها فإذا لم يعاد التصدير يتم تسوية الأمانة أو تسييل خطاب الضمان ولا شئ أكثر من ذلك ولا يطالب المستورد بإستيفاء القواعد الإستيرادية عنها لأنه كان من حقه أن يسدد الرسوم الجمركية عنها بصفة قطعية وقت الإفراج عنها.

ونعتقد أنه لا يجوز التفرقة فى المعاملة بين مستورد عبوات معبأة ويفرج عنها مؤقتاً لحين إعادة تصديرها فارغة أو معبأة ثم يعدل عن هذا الطلب، ومن يستورد عبوات فارغة ويطلب الإفراج المؤقت عنها لحين إعادة تصديرها معبأة أو فارغة. كلاهما يسدد الرسوم بصفة أمانة أو يقدم بقيمتها خطاب ضمان ويكون مستوفياً للقواعد الإستيرادية فلا يجوز التفرقة فى المعاملة بين الحالتين حتى بعد أن أخضعت العبوات الفارغة لنظام السماح المؤقت عام ٢٠٠٢ إذ من المؤكد أن العبوات قد استخدمت فى تعبئة الإنتاج سواء للتصدير أو السوق المحلى ولم يتم بيعها فارغة فى السوق المحلى.

ولمزيد من الإيضاح نضيف حالة المقاول الذى يستورد إحدى المعدات ويقوم بالإفراج عنها مؤقتاً بعد سداد ٢٠٪ من الضريبة الجمركية المقررة بصفة قطعية طبقاً للمادة ٨ من قانون الإعفاءات الجمركية رقم ١٨٦ لسنة ١٩٨٦ ثم يقدم خطاب ضمان بكامل قيمة الرسوم لحين إعادة تصديرها فى مثل هذه الحالة إذا لم يتم إعادة تصدير المعدة فى نهاية السنة يتم تسييل خطاب الضمان ويسوى وضعها نهائيا دون أية غرامات أو تعويضات لأن هذا هو المتبع فى نظام الإفراج المؤقت.

لهذه الأسباب فإن رسائل العبوات التى تم إستيرادها قبل صدور القانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ ولم يتم إعادة تصديرها تخضع لحكم المادة ١٠١ من القانون والفقرة (٥) من قرار وزير المالية رقم ٨ لسنة ١٩٦٨ وتقتصر مطالبة المصدر بالضرائب والرسوم فقط، وبالجانب الأرجح للخزانة مع سداد فوائد بنكية طبقاً لأعلى سعر فائدة يصدره البنك المركزى من تاريخ الإفراج حتى تاريخ السداد وذلك بالنسبة لمن أفرج مقابل التعهد الشخصى أو بضمان أصول المنشأة دون غيرهم لأن الجمرك كان قادراً على تسوية الأمانة النقدية أو تسييل خطاب الضمان فى الموعد المسموح به، والحق يقال لو أن مصلحة الجمارك تابعت حالات الإفراج المؤقت وأنذرت المستورد قرب إنتهاء المدة المسموح بها لما تعرض لفوائد التأخير أو الضريبة الإضافية إذ يحق له أن يعيد التصدير إلى منطقة حرة ثم يعيد إستيراد العبوات مرة أخرى برسم الوارد أو برسم الإفراج المؤقت دون أن يتكبد سوى ١٪ واحد بالمئة تسدد لهيئة الإستثمار.

مع أطيب تمنياتى لمصر المحروسة بكل الخير والرخاء تحت رعاية الرئيس **محمد حسنى مبارك.**

أمن الميناء ضد تهريب المواد المخدرة

ربان / مدحت خلوصي - مساعد رئيس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ورئيس قسم النقل الدولى

(ظهر التاريخ الحديث أن تهريب المواد المخدرة أصبح واحدا من الأخطار المهددة للمجتمعات المدنية. ويتم تهريب المواد المخدرة من منافذ الدخول المختلفة إلى الدولة والموانئ هى أحدى هذه المنافذ . السفن هى الواسطة التى تنقل هذه المواد ويتم التهريب بواسطتها. حيث يتم إخفاء المخدرات داخل البضائع أو داخل الحاويات. وتعد الموانئ البحرية هى المنفذ الذى تمر منه أعلى نسبة من المواد المخدرة ذلك لأن الكميات التى تنتقل بطريق البحر أكبر من أى كمية تنقل بأى واسطة أخرى من وسائط النقل . لذلك يمثل النقل البحرى بالمقارنة بالوسائط الأخرى أعلى نسبة نقل للمواد المخدرة من مناطق إنتاجها إلى مناطق إستهلاكها، كما قد يتم تهريب المخدرات عن طريق الركاب على السفن، ولما كانت سفن الركاب مقيدة بمواعيد إبحار ووصول ثابتة لذلك يساعد هذا العامل على عمليات التهريب.

جهود المنظمة البحرية الدولية

فى عام ١٩٩٧ واجهت المنظمة البحرية الدولية مشكلة التهريب غير المشروع للمواد المخدرة عن طريق البحر ووافقت الجمعية العمومية للمنظمة على الإسهام فى الجهود الدولية التى تبذل لمكافحة التهريب غير المشروع للمواد المخدرة حول العالم، وكان نتائج هذه الجهود تبنى Resolution A872 (20) الذى إحتوى على إرشادات من أجل منع وقمع تهريب المخدرات والمواد المؤثرة على العقل أو المواد المشكلة لها على السفن التى تعمل فى الرحلات الدولية وقد أصدرت المنظمة البحرية الدولية بعد ذلك كتيباً للحث على تطبيق قرار المنظمة رقم A872(20) .

إرشادات منع وقمع المخدرات

يحتوى قرار المنظمة البحرية الدولية رقم A872(20) على عدة نصائح عامة لملاك السفن، والبحارة، والآخرين الذى يتصل عملهم بالسفن عن قرب ، هذه الإرشادات ما هى إلا أسس تهدف إلى مساعدة الشركات الملاحية ، وربابنة السفن والضباط، على مكافحة المرور غير الشرعى للمواد المخدرة من منافذ الموانى وكذلك إرشادات للتعرف على الأعراض التى يحملها أو تظهر على هؤلاء البعض الذين يتعاطون هذه المواد المخدرة من أفراد الطاقم. حيث يتعين على الشركات الملاحية مراقبة والتعرف على الخلفية المهنية والجنائية لموظفيها، كما يتعين مراقبة الإنماط السلوكية لأفراد طاقم السفينة.

النقل البحرى كواسطة لنقل المواد المخدرة

هناك سؤال يطرح نفسه لماذا يعد النقل البحر ى أحد وسائط النقل بل أكبر وسائط النقل المستخدمة فى نقل المواد المخدرة؟ للأجابة على هذا السؤال هناك ثلاثة عناصر يتعين وضعها فى الإعتبار تبين لنا كيف أن أكبر كمية من المواد المخدرة تنقل عن طريق البحر .

العنصر الأول: هو ضخامة قيمة المواد المخدرة .

العنصر الثانى: إن بحاره السفن التجارية عادة هم الهدف الذى يلجأ إليه المهربون للمساعدة فى النقل. ***أما العنصر الثالث:*** فهو إمكانية النقل من جميع الموانى.

أولا: إرتفاع قيمة المواد المخدرة:

يجذب إرتفاع قيمة المواد المخدرة المهربة منظمات الجرائم الدولية والمجموعات الإرهابية إلى تهريب كميات ضخمة من المخدرات من أجل الحصول على أعلى قيمة مالية لإستخدامها فى تغذية منظماتهم ومجموعاتهم ، ويعتبر النقل البحرى هو الواسطة الوحيدة بين وسائط النقل التى يمكن عن طريقها نقل أكبر كمية من المواد المخدرة ثم تهريبها إلى مناطق إستهلاكها.

كما أنه يجب أن يوضع فى الإعتبار درجة الحماية التى سيستعملها المهربون لإتمام عملية التهريب، حيث فى الإمكان أن تنتج حوادث شديدة العنف بين حراس الحدود والمهربون والتى ستتضمن إستعمال المهربون للأسلحة النارية عند إكتشافهم أو عند محاولة القبض عليهم أو القبض على المخدرات المهربة. لذلك يتعين القضاء على هذا العامل بإتخاذ الإحتياطات اللازمة لمنع دخول المواد المخدرة إلى السفن.

ثانيا : بحارة السفن كوسطاء فى التهريب

من النادر أن يحمل محترفى تهريب المخدرات هذه المواد المخدرة بأنفسهم وإنما عادة ما يجدون من سيحمل هذه المواد أو من سيصاحبها سواء إذا كان مستعداً لمصاحبتها أو غير مستعد لذلك أى بإكراهه على ذلك. ونجد هنا إن بحارة السفن التجارية هم عادة الهدف الذى يتجه إليه محترفى تهريب المخدرات الذين يرغبون فى نقل منتجاتهم من المواد المخدرة من مناطق الإنتاج إلى مناطق الإستهلاك حيث إكتشف عدد من حالات تهريب المخدرات تورط فرد أو أكثر من أفراد طاقم السفينة فى عمليات التهريب، وغالباً ما يكون البحار المستخدم فى هذه العملية فى غفلة من المخاطر الناشئة عن هذا العمل وهو القضاء فى السجن مدة طويلة أو مدى الحياة أو الإعدام فى بعض قوانين الدول ويستغل مهربى المخدرات هذه العوامل فيقومون بتجنيد أحد أفراد الطاقم وذلك لضمان أكثر فى وصول شحنة المخدرات.

ثالثاً : إمكانية النقل من جميع الموانى:

يبحث محترفى تهريب المخدرات عن الطريق الآمن لتهريب المخدرات. حيث يضع محترفى التهريب فى إعتباره أن النقل المباشر للمواد المخدرة من دول الإمداد إلى دول الإستهلاك صعب للغاية وغير آمن ومحفوف بمخاطر التفتيش ودرجة الإنتباه العالية والخبرة الطويلة لرجال الجمارك وسلطات الجمارك ، ولتجنب هذه المخاطر فى الإمكان نقل المواد المخدرة وتهريبها من ميناء غير دولة الإنتاج وتوصيلة إلى ميناء غير دولة الإستهلاك وبذلك يمكن تجنب مخاطر إنتباه سلطات الجمارك على ذلك فجميع الموانى البحرية عرضة لتهريب المخدرات سواء إذا كان التهريب من موانى إنتاج أو غير موانى إنتاج وكذلك تهريب المخدرات إلى موانى إستهلاك أو غير موانى إستهلاك فلا يوجد ميناء يمكن أن يطلق عليه طريق نقل " آمن" .

الآثار المترتبة على نقل المواد المخدرة بواسطة السفن:

يتعرض النقل البحرى لمخاطر كبيرة بسبب الإجراء والإحتياطات التى تتخذها السلطات لمنع دخول المواد المخدرة إلى الدولة ومما لا شك فيه أن لهذه الإجراءات آثارها الإقتصادية على النقل البحرى من ناحية وعلى صناعة السفن من ناحية أخرى ، حيث حماية لمواطنى الدولة وحماية لإقتصاد الدولة تتعرض السفن الخاصة تلك القادمة من الدول المنتجة للمخدرات للتفتيش بواسطة سلطات جمارك هذا التفتيش العالى الدقة يستغرق وقت طويلاً بسبب تأخير موعد إبحار السفينة من ناحية وتأخير موعد تداول البضائع من ناحية أخرى ، كما أن ملاك السفن ومشغليها يتعرضون لغرامة كبيرة وجزاءات مالية بسبب إستيرادهم لمواد مخدرة غير مشروعة حتى فى حالة عدم علمهم فى عملية التهريب وعدم وجود هذه المواد على السفينة ، هذا بالإضافة إلى إمكانية إدمان بعض أفراد الطاقم للمخدرات وتأثير ذلك وتهديده لسلامة السفن.

تأمين الميناء

يمكن تجنب الآثار المترتبة على تهريب المخدرات بالتعاون بين سلطات الميناء والشركات الملاحية من جانب الشركات الملاحية يتعين عليها إتخاذ بعض الإجراءات لمنع أعمال التهريب هذه الإجراءات يمكن تقسيمها إلى إجراءات تأمين عامه وإجراءات تأمين الأشخاص ثم إجراءات تأمين العمل.

إجراءات التأمين العامة

تقوم الشركات الملاحية فى ميناء تسجيل السفينة أى فى الميناء الذى تقع فيه إدارة الشركة الملاحية بمراجعة التدابير الواجب إتخاذها للسيطرة وتأمين الميناء من أعمال تهريب المخدرات، وإذا أسفرت عملية المراجعة عن وجود أى قصور تقوم بإتخاذ الإجراءات التصحيحية. وكلما كان ذلك ممكناً تقوم بإعداد تقرير بذلك وإخطار سلطات الميناء المعنية.

ويجب أن تتركز المراجعة على وجه الخصوص على التدابير الخاصة بتقيد السماح للأشخاص غير المصرح بوجودهم على السفينة والذين ليس لهم أى عمل على السفينة (سواء لتزويد السفينة بالخدمات أو بأعمال تداول البضائع) وأن يقتصر السماح بالتواجد على تأمين السفينة.

عندما يكتشف أحد موظفى الشركة الملاحية أو أحد طاقم السفينة أو عند الشك بوجود بضائع أو أصناف غير مشروعة على السفينة أو خارج السفينة على جانب السفينة يتعين إخطار الشركة الملاحية بذلك والتى يتعين بدورها أن تخطر سلطات الجمارك ويتم التحفظ على هذه البضائع أو الأصناف ووضعها تحت المراقبة خلال فترة إخطار الجمارك ولحين وصول سلطات الجمارك.

ويتعين على الشركات الملاحية أن ترسل إلى سفنها وإلى موظفيها الذين يقومون على خدمات الشحن إشارات تحذيرية يوصف فيها الجزاء الداخلى الذى سيوقع على الموظفين أو العاملين عند إساءة إستعمال المواد المخدرة أو تعاطيها أو تهريبها مع الإشارة إلى الجزاء الشديد الذى تفرضه

السلطات على تلك المخالفات وكذلك الجزاءات المفروضة حول العالم.

كما أن هناك إجراء تأمينى آخر يفرض على الشركات الملاحية تزويد الجمارك بمعلومات عن شركات الشحن والتفريغ التى تقدم هذه الخدمة إلى السفن التابعة لها فى الموانئ التى تقصدها ، وتعرف السلطات بالشركات التى تقدم الخدمات للسفن. من الإحتياطات شديدة الأهمية والتى من شأنها تجنب دخول المواد المخدرة إلى السفينة أن تحسن الشركات الملاحية إختيار موظفيها الجدد الذين يعملون على السفن التابعة للشركة حيث من الضرورة قبل توظيف أى موظف أو أحد طاقم السفينة مراجعة والتأكد من أنه لم يتهم أو تكون له صله أو يكون قد أدين بتهريب مواد مخدرة أو أن تاريخه الشخصى يدل على تعاطيه مواد مخدرة.

التأمين الشخصى

يقع على الشركات الملاحية واجب هام من أجل التأمين ضد خطر تهريب المخدرات ويتمثل هذا الواجب فى إحاطة سلطات الجمارك وإعلام رجالها بالمناطق خلاف المناطق العادية والتى يقترح إمكانية إرتكاب مخالفة متصلة بالمخدرات، وعلى الشركة الملاحية تعيين موظفين مهمتهم التأمين ضد تهريب المخدرات ويسمح لهؤلاء الموظفين فقط بتداول معلومات التشغيل المتصلة بالبضاعة أو السفينة ، ويتعين أن يكون هؤلاء الموظفين مدربين للتعرف على العلامات التى تظهر على الموظفين مرتكبى المخالفات المتعلقة بالمخدرات كذلك تدريبهم على التدابير التى تتخذ من الأشخاص المشتبة فيهم . حيث يجب ملاحظة الإنماط السلوكية التى تظهر على أفراد الطاقم من هذه الأنماط، الطابع العصبى، إمتلاك مبالغ كبيرة من المال ، مشترواتهم تضم أشياء وملابس غالية الثمن، الإتصال مع أشخاص فى الموانئ ، إرتداء ملابس غير ملائمة لظروف الطقس حيث تعد الملابس وسيلة جيدة لإخفاء المخدرات.

تأمين العمل

من أجل تأمين العمل يتعين على الشركات الملاحية إعلام موظفيها ووكلائها الذين يتصل عملهم بالسفينة أو البضائع سواء إذا كانوا يعملون على ظهر السفينة أو فى البر بالإرشادات اللازمة لجعلهم متماشين مع سياسة الشركة، كما يتعين على الشركات الملاحية تشجيع ثبات تبادل المعلومات مع سلطات الجمارك، وعلى الشركات الملاحية والجمارك والهيئات الأخرى المتصلة بالنقل عمل لقاءات دورية تناقش فيها الحالات المتعلقة بالمصالح المتبادلة محلياً ودولياً.

وعلى الشركات الملاحية السعى لتعليم وتدريب تابعيها سواء فى البر أو على ظهر السفينة على خطورة تعاطى المواد المخدرة وطرق التعرف على المواد غير المشروعة كما يتعين على الشركات الملاحية الحصول من الجمارك على النصائح والإرشادات اللازمة لمساعدتهم فى منع تهريب المخدرات كما تطلب الشركات الملاحية من الجمارك أن تمدهم بالتدابير الإحتياطية المناسبة والتعليمات الهامة من أجل :

١- مساعدتهم فى تقييم أوجه الضعف التى من شأنها أن يكونوا عرضه للإختراق من جانب مهربى المخدرات وإستعمال أوجه الضعف هذه كوسيلة لتهريب المخدرات.

٢- عمل خطط مهمتها تقليل أوجه الضعف التى من شأنها جعل الشركات الملاحية عرضه للسقوط بين المهربين وتطوير هذه الخطط بإستمرار.

٣- إنجاز هذه الخطط.

ومن الأهمية حث الشركة الملاحية على تعليم العاملين بها سواء العاملين بالبر أو على ظهر السفن خطورة تعاطى المواد المخدرة وطرق التعرف وتمييز المواد المخدرة غير المشروعة ، كما أنه عند إكتشافهم أى من هذه المواد المخدرة يحظر عليهم لمسها حيث أنها مواد سامة.

تفتيش السفينة

لتفتيش السفينة قبل السفر أهميته من ناحيتين:

١- حرص السفينة على تبليغ الجمارك بإكتشاف عقاقير على متنها قبل الوصول إلى الميناء يضع السفينة فى موقف حسن وتحظى بمعاملة أفضل من الجمارك.

٢- يؤدى التفتيش إلى ظهور مخلفات أخرى مثل إكتشاف متسلل أو متفجرات ، لذلك يتعين القيام بتفتيش السفينة للتأكد من التدابير والإحتياجات المتبعة فى الميناء قد حققت الهدف منها.

أماكن إخفاء العقاقير المخدرة على السفينة

يحاول أفراد الطاقم إخفاء المخدرات فى أماكن يصعب الوصول إليها بالتفتيش العادى، كما يضع فرد الطاقم فى إعتباره عدم رؤية أحد له أثناء عملية الإخفاء وعلى ذلك تشمل الأماكن التى تم إخفاء المخدرات بها القمرات حيث يمكن إخفاء المخدرات وراء وتحت الأدراج وفى المكاتب وأسفل الأسرة والمراتب، وخلف خزانة الأدوية، وداخل أجهزة الراديو ، والتليفزيون والفيديو ، وخلف أنابيب التهوية وفى الجدران أو لوحات السقف ، داخل دواليب الملابس.

وهناك عدة أماكن أخرى يمكن إستخدامها لإخفاء المخدرات وهذه أماكن عامة مثل : إخفاء المخدرات فى أنابيب التهوية ، وطفايات الحريق وخراطيم الحريق وقوارب النجاه وداخل صناديق قطع الغيار وفتحات خروج الطوارئ، وأسفل الثلاجات.

الإحتياطات عند إكتشاف مواد مخدرة

حماية للشخص الذى إكتشف المواد المخدرة يتعين الإلتزام بالحذر الشديد ذلك أن المهرب لن يقف مكتوف الأيدى عند الإكتشاف بل يستعمل العنف أملاً فى عدم الكشف والحصول على مكافأة من تجار المخدرات كما يراعى المحافظة على آثار الجريمة بمراعاة أدنى حد من التداول للعبوات للإبقاء على بصمات الأصابع ، كما يتم تصوير المنطقة التى عثر فيها على المخدرات كما يراعى تجنب فتح العبوات المشكوك فيها أو ثقبها. كما يراعى عزل المنطقة التى عثر فيها على المخدرات بتحديد المنطقة بالحبال أو الشرائط من القماش أو أى علامات ويمنع الدخول إلى هذه المناطق ويتم إعداد تقرير كامل عن عملية الإكتشاف يبين به المكان الذى تم فيه العثور على المخدرات وأقوال شهود العيان وتوقيعاتهم.

أخبار من فوق السحاب

إلغاء ١٤ خط طيران

قررت الشركة القابضة لمصر للطيران إعتباراً من موسم الصيف المقبل إلغاء ١٤ خط طيران دولى، وذلك بسبب الخسائر التى بلغت ٤٨ مليون جنيه، وقد صرح الفريق أحمد شفيق وزير الطيران بأن الخسارة الحقيقية التى أكدتها الأرقام هى الإستمرار فى تسيير هذه الخطوط ، ولذا كان التركيز على الخطوط التى تمثل أفضل جدوى إقتصادية ، وسيتم العمل بالتعاون مع بيت خبرة أجنبى بمساعدة الخبرة المصرية على تطوير شبكة خطوط مصر.

أحمد شفيق

حركة النقل الجوى

نمت حركة النقل الجوى بين البلدان العربية العام الماضى بنسبة ٤,٧٪ مقارنة بالعام الأسبق، وتقدم النقل الجوى بين الدول العربية بنسبة ٦,٥٪ ، فى حين إنتهت حركة النقل الجوى فى العالم عام ٢٠٠٣ بتراجع كبير فى حركة السفر قياساً إلى عام ٢٠٠٢ ، ويرجع ذلك إلى الحروب والتهديدات الإرهابية ، وقد بلغت خسائر الطيران المدنى العالمى خلال الثلاثة أعوام الماضية نحو ٣٧ مليار دولار نتيجة للتباطؤ الإقتصادى الشديد.

خطوط منطقة الشرق الأوسط

بلغ عدد الخطوط الجوية فى منطقة الشرق الأوسط ثلاثين خطاً جوياً تستخدم حالياً ٥٥٠ طائرة ، منها ٢٠٪ تطير إلى أوروبا و ١٦٪ إلى عدة مدن فى شمال أفريقيا ، وقد زادت الحركة فى منطقة الشرق الأوسط بنسبة وصلت إلى ٢,٦٪ خلال الفترة الأخيرة.

مطار جديد فى سلطنة عمان

تم فى سلطنة عمان الإحتفال بإفتتاح مطار جديد فى منطقة الظاهرة يعتبر الأول فى مناطق إمتياز البترول، حيث أنه له مدرج من الأسفلت ومزود بأجهزة ملاحية، وتكلف إنشاء هذا المطار ٢,٥ مليون دولار.

نظام ميكنة الحسابات

تنتهى مصر للطيران فى شهر مارس الجارى من إستكمال نظام ميكنة الحسابات الذى من المتوقع أن يوفر للمصدرين حجز الفراغات بالطائرات ، والإتفاق على سوق التصدير وتسديد الإلتزامات المالية عن طريق الإنترنت.

نشاط الخطوط الجوية السعودية

تسير الخطوط الجوية السعودية كل ٢٨٠ رحلة جوية إلى ٢٦ محطة داخلية تربط مختلف أنحاء المملكة ، هذا علاوة على ٥٤ محطة دولية فى أنحاء العالم.

الموافقة على إنتخاب القيسى



وافقت لجنة التعليم والتدريب فى إجتماعها الأخير بالمنظمة البحرية الدولية "IMO" بالعاصمة البريطانية لندن على إنتخاب المهندس/ عبد الحفيظ القيسى مدير عام مديرية النقل والأشغال العامة بلبنان نائباً لرئيس لجنة التعليم والتدريب فى دورتها القادمة ويرجع ذلك للجهود التى يبذلها القيسى لتطوير أداء قطاع النقل البحرى بلبنان وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تهنئ المهندس/ عبد الحفيظ القيسى وتتمنى له دوام التوفيق والنجاح.



بديلاً عن فرض رسوم الخدمات الجمركية ورسوم النظافة



عادل عبد المعطى عوض
محام لدى محاكم الإستئناف ومجلس الدولة
عضو الجمعية البحرية المصرية
عضو إتحاد المحامين الدوليين بلندن IBA

سبق أن تناول الأستاذ/ شريف جاب الله، فى صفحته المتميزة "موارد وتنمية" بصحيفة الأهرام، عدد ٢٠٠٣/٧/٢٧ موضوع حكم القضاء الإدارى الذى حسم مسألة قضية فرض رسوم نظافة على المواطنين والمحال والورش وتحصيلها على فاتورة الكهرباء الشهرية. وقد أكدت عدالة المحكمة فى قضائها، مشروعية فرض هذه الرسوم. وقد أشير أيضاً فى حيثيات الحكم، إلى أن محافظة الإسكندرية إهتدت إلى فكرة رائدة غير مسبوقة تقوم على مشاركة المواطنين فى تحمل أعباء وتكاليف نظافة مدينة الإسكندرية بجميع أرجائها ونواحيها وأحيائها .. إلخ.

ومن قبل، وفى حديث سبق نشره فى ذات الصفحة مع الأستاذ/ محفوظ العرجاوى رئيس مصلحة الجمارك الحالى، تناول الأستاذ شريف جاب الله، عدة مسائل تتعلق بتطبيق القانون الجمركى وشكاوى المتعاملين مع الجمارك ، وفى نهاية الحديث- على ما أذكر - سأل الكاتب الصحفى رئيس المصلحة عن موقف الجمارك من الأحكام العديدة الصادرة من القضاء العادى والإدارى لصالح المستوردين بشأن عدم أحقية الجمارك فى فرض رسوم الخدمات الجمركية على الواردات، وكان رد رئيس مصلحة الجمارك : أنه لا تعليق!.

أيضاً ، سبق للأستاذ عصام رفعت رئيس تحرير الأهرام الإقتصادى أن كتب فى إفتتاحية العدد ١٥٩٨ من مجلة الأهرام الإقتصادى بتاريخ ٢٣ أغسطس ١٩٩٩م ، مقالاً بعنوان : " رسوم الخدمات تذبح المستثمر" ، إستعرض فيها رسالة وصلته من الأستاذ أيوب محمود أيوب ، الوزير المفوض التجارى المتقاعد، تدور حول موضوع فرض مصلحة الجمارك رسوم مقابل خدمات جمركية على الواردات بدون أى مبرر ، مما يؤدى إلى زيادة فى تكاليف المنتجين، وإحباط المستثمرين المرتقبين، سواء كانوا مصريين أو عرب أو أجانب.

وقبل هذا المقال، أو بعده، لا أتذكر تاريخ النشر على وجه التحديد ، كتب رئيس تحرير الأهرام الإقتصادى مقالاً، يستفسر فيه عن مبررات فرض رسوم الخدمات الجمركية على الواردات، وعلى أساس فرضها تاريخياً.

وقد إحتفظت بمضمون هذا المقال وربما أكون قد إحتفظت بعدد المجلة الحاوى لهذا المقال، ربما أعثر على إجابة شافية لتساؤل رئيس التحرير . ذلك أننى رأيت فى المقال، كلاماً منطقياً وتساؤلاً فى محله. لأن معرفة الشئ، يستلزم معرفة أصل وتاريخ هذا الشئ.

ولما كنت معنى - وغيرى - بموضوع قضايا دعاوى إسترداد رسوم الخدمات الجمركية الأصلية والخدمات الجمركية الإضافية والقضايا الأخرى المرفوعة من وضد مصلحة الجمارك، وذلك بصفتى المهنية، وعضويتى فى الجمعية البحرية المصرية، وهى جمعية علمية معنية بالقانون والإقتصاد البحرى، وجمعية أخرى تحت التأسيس ، وهى جمعية إتحاد الشاحنين المصريين، فقد أجمع كافة رجال الأعمال المصريين - بما فيهم رجال أعمال يمثلون شركات ومصانع القطاع العام والحكومى المستوردة لمستلزمات إنتاجها - من أن فرض رسوم الخدمات الجمركية بنسبة مئوية من قيمة البضاعة الواردة لهم من الخارج، ولأول مرة عام ١٩٩٣ ، من قبل وزارة المالية فى عهد وزيرها السابق الدكتور محمد الرزاز مخالف لنص المادة من ١١١ وما بعدها من قانون الجمارك، وللتفويض التشريعى لوزير المالية فى إصدار مثل هذه القرارات الوزارية طبقاً لحكم القانون الجمركى ومذكرته الإيضاحية ، ومخالف أيضاً لحكم نص المادة الثامنة من الإتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (الجات) الصادرة من منظمة التجارة العالمية، والتى تلزم الدول الموقعة على الإتفاقية ، بوجوب أن يكون سعر هذه الخدمات الجمركية المؤداة فى حدود النفقة والتكلفة الحقيقية لهذه الخدمات الجمركية، بحيث لا تمثل حماية أو ضريبة غير مباشرة وهو ما سوف نوضحه للقارئ تالياً فى مقالنا الماثل . أيضاً، وقد أجمع رجال الأعمال والخبراء الإقتصاديين ورجال القانون من أن فرض رسوم الخدمات الجمركية بنوعيها على وارداتهم ، ليس لها أى مبرر قانونى ومخالف لقواعد العدالة الضريبية والدستور وإتفاقيات دولية ، فقد صدرت أحكام قضائية عديدة ألزمت الجمارك برد هذه الرسوم المحصلة للمستوردين، فضلاً عن أن المبرر الوحيد الظاهر لهؤلاء الإقتصاديين، هو أن الحكومة تريد زيادة الحصيلة الجمركية بأى وسيلة ولو كانت غير مشروعة.

مما سبق ، كان لزاماً علينا أن نبحث فى تاريخ وبداية فرض هذه الرسوم، وفى أى عهد تم فرضها ، هل مع بداية عمل مصلحة الجمارك، حينما كانت مصر ولاية عثمانية، أم فى عهد الإحتلال الإنجليزى؟. هذا ما سوف نجيب عليه فى هذا المقال، بعدما تبين لنا- وبطريقة الصدفة - حينما كنت فى مكتبة محكمة إستئناف الإسكندرية، أطالع أحد المراجع فى القانون البحرى، وإذ يقع فى يدى كتاب قديم عن الضرائب والرسوم للمرحوم المستشار كمال الجرف، يستعرض فيها تاريخ هذه المسألة - وبدون قصد منه - وذلك فى سياق دراسته الممتعة عن الفرق بين الضريبة والرسم ومقابل الخدمة التى تقدمها الدولة لمواطنيها. وهذا التاريخ، أو قل ، هذا الإكتشاف التاريخى لموضوعنا، والذى نهديه للباحثين عن الحقيقة، سواء كانوا من الممولين أو من رجال القانون ، أو من رجال السلطة التشريعية والتنفيذية، سوف يفاجأ القارئ بتاريخ مشرف للمصدرين المصريين منذ أكثر من ١٢٥ عام، ورجال أعمال حقيقيين، لم يتلوثوا بالقروض المصرفية والهروب بها للخارج، ولم يسعوا لإعفائهم من الإلتزامات الضرائبية وخلافه، ولم يستجلبوا رسائل فاسدة ومفسدة ، ولم يعرفوا المضاربات القذرة . لكن القارئ سوف يكتشف معنا حقيقة معدن رجال الأعمال المصريين، وكيف كانت تصدر منهم مبادرات عظيمة لمعاونة الحكومات دعماً للإقتصاد المصرى، ومساعدتها على أداء دورها نحو الدولة ومواطنيها على أكمل وجه.

والحقيقة التاريخية هذه، والتى أتشرف بتقديمها للقارئ ولأعضاء مجلس الشعب فى دورتهم التشريعية الجديدة، حيث من المنتظر أن يعرض عليهم مشروع قانون الجمارك الجديد- تجعلنا نعتز بمصريتنا أيما إعتزاز ، وترفع شأننا بين الدول والمجتمعات الأخرى ، أو قل أن هذا التاريخ الجميل - على ما أعتقد وما نأمل - سوف يكون سبباً فى تصحيح المسار الضرائبى والإقتصادى الحالى . بل أكثر من ذلك ، سوف يساهم هذا الإكتشاف التاريخى لأحد الأفكار المصرية العظيمة - فى حسم المنازعات القضائية بشأن موضوع رسوم أو مقابل الخدمات الجمركية التى تفرض جبراً على كافة الرسائل الواردة من الخارج، وكذلك رسوم النظافة والبلدية التى تفرض على المواطنين. خاصة أن هناك طعن أمام المحكمة الإدارية العليا برقم ٣١٤٧ لسنة ٤٨ ، لم يفصل فيه بعد، مقدم من وزير المالية بصفته الرئيس الأعلى لمصلحة الجمارك ضد أحد المستوردين، حيث صدر للأخير حكم هام لصالحه من محكمة أول درجة، قضت بوقف تنفيذ وإلغاء القرارين المطعون فيهما رقمى ٢٥٥ لسنة ١٩٩٣، ١٢٣ لسنة ١٩٩٤ بشأن فرض رسوم الخدمات الجمركية الأساسية والإضافية، وما يترتب عليهما من آثار، مع إلزام المطعون ضده (وزير المالية) المصروفات ...

ما الحكاية

منذ حفر ترعة المحمودية وإنشاء الخط الحديدى الأول عام ١٨٥٤، والذى ربط بين مدينة الإسكندرية والقاهرة، أقيمت المخازن العظيمة والمستودعات الضخمة بميناء الإسكندرية - إلا أنه كان هناك مشكلة وعقبة أمام التجار المصدرين للحاصلات الزراعية لدول أوروبا، تحول دون قيامهم بنقل بضائعهم وتصديرها بسرعة، وتتمثل هذه العقبة فى عدم وجود طرق معبدة وغير مرصوفة من مناطق الإنتاج أو التخزين إلى أرصفة ميناء الإسكندرية، خاصة فى فصل الشتاء والأمطار والنوات، حيث تزداد الأوحال وتتعطل حركة المرور، نظراً لأن هؤلاء المصدرين المصريين، كانوا ينقلون محاصيلهم على عربات كارو تنقلها الدواب، وكان الثوم والبصل والأقطان من المحاصيل الأساسية للتصدير. حينئذ شعر فريق من هؤلاء المصدرين العظام أن لهم مصلحة مشتركة فى العمل على إصلاح وإنشاء طرق معبدة ومرصوفة، وإزاء قلة الموارد المالية للحكومة فى ذلك الوقت، تفتقت أذهان هؤلاء التجار على فكرة تأسيس "هيئة تجار الصادرات" عام ١٨٦٧، والإتفاق فيما بينهم على دفع ضرائب إختيارية بطريق التبرع، وعلى أساس تعهدات كتابية فيما بينهم بدفع نسبة معينة (وليست بنسبة مئوية) من قيمة الصادرات، تعطى للحكومة لرصف هذه الطرق، حيث قبلت طلب التجار بتنفيذ ذلك. وكلفت الحكومة مصلحة الجمارك، والتى كانت فى ذلك الوقت تمتلك الموانئ بما فيها من مخازن وساحات وأرصفة ومعدات ..إلخ ، بتحصيل هذه الضرائب الإختيارية لحساب التجار، ولكى تقوم الجمارك تحت إشراف محافظ الإسكندرية (مدير البلدية) برصف الطرق البحرية الخاصة بتجارة الصادات،وإنارتها ، وإقامة وإنشاء الموازين، وأماكن ومعدات لفحص الصادرات صحيا وجمركيا وتقديم كافة الخدمات الجمركية الأخرى .. إلخ.

إزاء مبادرة ونجاح "هيئة تجار الصادرات" فى تحقيق تعاون إيجابى ومثمر مع الحكومة لصالح عمليات التصدير - سلك التجار المستوردين نفس السبيل ، فأنشأوا هيئة مماثلة سميت "هيئة تجار الواردات"، إلا أن كان طلب هذه الهيئة من الحكومة هو رصف طرق التجارة والطرق المؤدية إلى مكاتب ومخازن المستوردين فقط !!!

ولم يكن ملاك العقارات والحوانيت فى الأحياء اللاتينية (الأحياء الراقية) بعيدين عن مبادرة ونجاح هذا العمل الأهلى المبدع، والذى كان من فكرة وإبتكار المصدرين ومعظمهم كانوا فلاحين منتجين فقام بعض ملاك العقارات فى الأحياء اللاتينية بإنشاء هيئة مماثلة للتجار، تهتم بشئون المرافق والنظافة وتشجير الأشجار.. إلخ . إلى أن حدث - أن طفحت مجارى مدينة الإسكندرية فى كافة أنحائها، وإنتشر بها وباء خطير، فتدخلت الحكومة لتلزم كافة ملاك العقارات بالمدينة بأن يشتركوا فى هيئة الملاك هذه.!!!

وفى عام ١٨٧٦ ميلادية - أى قبل عام ١٨٨٢، تاريخ الإحتلال الإنجليزى لمصر - أدمجت هذه الهيئات الثلاث بعد مرور تسع سنوات من إنشائها : تحت إسم "القوميسون المختلط للتجارة والبلدية المؤقتة" ، وكان من مهام هذا الكيان الجديد، القيام بأعمال الرصف والمجارى والنظافة، والصرف المالى على كافة أعمال البلدية - بما فيها الجمارك - من تلك الضرائب الإختيارية.

بداية النزاع بين المستوردين والجمارك حول فرض رسوم الخدمات الجمركية على كافة الواردات

بداية التراع بين الجمارك والمستوردين ، كان فى عام ١٩٩٣، حينما أصدر وزير المالية آنذاك الدكتور محمد الرزاز، قرارين وزاريين مخالفين للقانون والدستور، وهما رقمى ٩٣/٢٥٥ ، ٩٤/ ١٢٣ ، وقد تضمن القرار الأول فى مادته الأولى بتحصيل مقابل خدمات إضافى بالموانئ، المنافذ الجمركية من خدمات كشف وحصر وتصنيف ومراجعة الرسائل الواردة للبلاد وغيرها من الخدمات الجمركية التى لم يصدر بشأنها نص خاص وذلك بواقع ١٪ من قيمة كل رسالة. وتضمن القرار الثانى فى مادته الأولى بتحصيل مقابل خدمات إضافى بالموانئ والمنافذ الجمركية من خدمات كشف وحصر ٢٪ من قيمة الرسالة الخاصة لفئة ضريبية ٥٪ وحتى ٣٠٪ ، و٥٪ لتلك التى تخضع لأكثر من ٣٠٪ . واستندت الجمارك فى مشروعية تحصيلها إلى نص المادة ١١١ وما بعده من قانون الجمارك ! .

وكان وزير المالية قد لجأ إلى إصدار هذين القرارين وتعديلاتهما ، وبفرض نسبة مئوية من قيمة الواردات لأول مرة فى تاريخ الجمارك - بسبب إنخفاض الجمارك جزئياً فى مصر بداية عام ١٩٩٣ وذلك وفقاً لإشتراطات إتفاقية الجات، حيث إنخفضت الحصيلة فى الضرائب الجمركية والضرائب الأخرى الملحقة بها، ولتعويض هذا الإنخفاض فى الحصيلة والعجز فى الموازنة ، فقد وجد ضالته فى المادة ١١١ من قانون الجمارك ، وقام بإصدار هذه القرارات سالفى البيان ، بعد أن غير وبدل وعدل وأضاف فى وصف ومسمى الخدمة الجمركية وإنتفت عن غرض الشارع، وفرض بموجب هذه القرارات، تحصيل هذه الرسوم عنوة وغصب من المستوردين وبنسبة مئوية من قيمة البضاعة، وتحصيلها مع الضريبة الجمركية وبقسيمة دفع مشتركة .

وهذين القرارين الوزاريين قد تضمنا تعديلا للضريبة الجمركية بالزيادة ، مما يكون قد أخلا واقعياً وقانونياً بالمادتين ١١٩ ، ١٢٠ من الدستور ، وذلك لخروج هذين القرارين الوزاريين على مقتضى التفويض التشريعى الممنوح لوزير المالية فى إصدار القرارات الوزارية، حيث أنهما - أى القرارين - قد حالا دون إعمال أحكام نص المادة ١١١ من قانون الجمارك على الوجه القانونى السليم. فقد إشترط المشرع لتطبيق نص المادة ١١١ من القانون الجمركى رقم ٦٣/٦٦ ، على وجه صحيح ، عدة شروط:

<u>الشرط الأول:</u> أن تكون الرسائل الواردة قد تم تخزينها فى مخازن أو ساحات تديرها الجمارك، وهذا الشرط غير متوافر حيث قد آلت ملكية وإدارة كافة الساحات والمخازن والمستودعات وغيرها من المنشآت داخل الميناء، من مصلحة الجمارك إلى هيئة ميناء الإسكندرية وذلك بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٤١٧ لسنة ١٩٥٦ ، وبذلك يكون المشرع قد أخرج تحديد رسوم أو مقابل التخزين من إختصاص وزير المالية ونقلها إلى وزير النقل البحرى، إعتباراً من تاريخ نشر قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٢٩٣ لسنة ٦٦ بشأن إختصاصات ومسئوليات الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ، والذى يعمل به فى تاريخ ٢٠ أغسطس ١٩٦٦ (المادة ٢ فقرة ب).

<u>الشرط الثانى:</u> بالنسبة للخدمات الجمركية الإضافية : فإنه يجب أن يؤدى مثل هذه الخدمات الجمركية موظفو الجمارك وعمالها بعد المواعيد الرسمية أو خارج الدوائر الجمركية فقط، وليس أثناء المواعيد الرسمية للعمل . وأن تؤدى هذه الخدمات الجمركية الإضافية بناء على طلب كتابى من صاحب الشأن ولحسابه، سواء كان مصدر أو مستورد أو ناقل بحرى أو برى أو وكيل ملاحى أو أى متعامل مع الجمارك .. إلخ..



كما يجب أن يكون قرارات وزير المالية بشأن الخدمات الجمركية المؤداة لطالبيها من المستوردين والمصدرين وشركات النقل البحرى وغيرهم - محددا فيه كل خدمة جمركية مؤداة على سبيل الحصر، وأن يكون كل خدمة مقرونة بسعر معين ومحدد وليس بسعر محدد بنسبة مئوية . وأن يكون المستفيد بهذا المقابل المادى لهذه الخدمات الجمركية ، هو رجل الجمارك المؤدى لهذه الخدمات الجمركية ، وبذلك يجب أن يكون تحصيل هذا المقابل من أصحاب الشأن بموجب إيصال أو قسيمة دفع منفصلة عن قسيمة دفع الضرائب الجمركية والضرائب الأخرى الملحقة بها .

<u>الشرط الثالث:</u> أن يكون جميع رسوم الخدمات، بما فى ذلك قيم المطبوعات وأجور العمل الإضافى لا تدخل فى نطاق الإعفاء أو رد الرسوم وذلك لإرتباطها بنفقة فعلية (وهو مانص عليه المشرع صراحة فى المادة ١١٣ من قانون الجمارك).

وبإنزال القواعد والإشتراطات التى وضعها المشرع للتطبيق السليم لحكم نص المادة ١١١ وما بعده من قانون الجمارك - على قرارات وزير المالية المخالفة لأحكام القانون وهما القرارين ٢٥٥ / ٩٣، ١٢٣ / ٩٤ وتعديلاته، فإنه سوف يبين بوضوح وجلاء أن هذه القرارات صدرت بدون وجه حق وعلى غير سند من القانون. فضلا على أن مصلحة الجمارك قد قامت بتحصيل مقابل الخدمات الجمركية مرتين، على خدمات جمركية واحدة (إزدواجية التحصيل)، وذلك بتطبيق نوعين من القرارات الوزارية الساريتين حتى الآن:

* <u>الأولى:</u> يطبق على وجه صحيح، وعلى سند من القانون، وفى حدود التفويض التشريعى الممنوح لوزير المالية، وفى نطاق نص المادة ١١١ ومابعده من قانون الجمارك، حيث صدر قرار وزارى رقم ٩٢/٣٧٨ (مالية) وتعديلاته بشأن رسوم الخدمات الجمركية الإضافية (النوع الثانى من أنواع الخدمات الجمركية الثلاثة)، والمعدل للقرارات الوزارية أرقام ٥٨ / ٦٣، ١٠٠ /٦٥، ٢٣٠ / ٧٨، ٤٠ / ٧٩، ٧ / ٩٠، وقد حدد فيه وزير المالية نوع الخدمة وسعرها المعين والفعلى، أى بدون فرض سعر بنسبة مئوية من قيمة الرسائل الواردة، وقد نص القرار السالف فى مادته الأولى على تحديد أجور الخدمات الواجب تحصيلها من ذوى الشأن مقابل العمل الذى يقوم به العاملون بمصلحة الجمارك فى غير أوقات العمل الرسمى أو خارج الدوائر الجمركية، وذلك عن العمليات المنصوص عليها فى هذا القرار وغيرها من القرارات السابقة منذ صدور القانون الجمركى ٦٦ / ٦٣ ...٦٠.

كذلك صدور القرار الوزارى رقم ٣٧٩ لسنة ٩٢ بشأن تحديد رسوم بعض الخدمات (النوع الثالث من الخدمات الجمركية) والمعدل للقرار ٦٥/١٠٠، ١٩٩٩/١٣٨ .

* الثانى: فيطبق بدون وجه حق، وعلى غير سند من القانون، وخروجاً على مقتضى التفويض التشريعى الممنوح لوزير المالية، حيث أصدر القرار الوزارى رقم ٢٥٥ لسنة ٩٣ والقرار ١٢٣ لسنة ١٩٩٤ المعدل بالقرار ١٢٠٨ لسنة ٩٦، ٧٥٢ لسنة ١٩٩٧، وتعديلاته، وهم قرارات حالت دون أعمال أحكام نص المادة ١١١ وما بعده من قانون الجمارك، وذلك بإدراج ما وصفته بأنه مقابل خدمات كشف وحصر وتصنيف ومراجعة ... إلخ. وهو بهذه القرارات المخالفة قد أحدثت تعديلا وتغييراً لوصف ومسمى ونوع الخدمات الإضافية الوارد فى نص المادة ١١١ من قانون الجمارك، فضلاً عن أنها أحدثت تعديلاً بالإضافة، حيث فرضت هذه القرارات الوزارية المخالفة - الرسوم أو مقابل الخدمات الجمركية على كافة الواردات بنسبة مئوية من قيمة البضاعة.

مما سبق، فإن تحصيل رسم أو مقابل الخدمات على كل الواردات بنسبة مئوية من قيمة البضاعة، بموجب القرارين الوزاريين ٢٥٥ / ٩٣، ١٢٣ / ٩٤ وتعديلاته، يكون - أيضاً - مخالف لأحكام قرار رئيس جمهورية مصر العربية الصادر بالقانون رقم ١٨٧ لسنة ١٩٨٦ بشأن إلغاء الضرائب والرسوم الملحقة بالضرائب الجمركية، حيث نص فى مادته

الثانية بأنه: " لا يجوز لوحدات الحكم المحلي أو غيرها من الجهات الحكومية، أن تفرض ضرائب مماثلة للضرائب الجمركية أو إضافة عليها".

مخالفة القرارات الوزارية المعدومة لحكم نص المادة الثانية من إتفاقية الجات

خالفت هذه القرارات الوزارية المعدومة بفرض رسوم الخدمات الجمركية على كافة الواردات – حكم نص المادة الثامنة من الإتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (الجات) الصادرة من منظمة التجارة العالمية، والتي إنضمت إليها مصر بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٧٢ لسنة ١٩٩٥، بتاريخ ٢٠ مارس ١٩٩٥ (الجريدة الرسمية – العدد ٢٤ . تابع . في ٢٥/ ٦/ ١٩٩٥) – وقد نصت المادة ١/٨ أمن الإتفاقية، بما يلي:

"أن جميع المصاريف والأعباء من أي نوع كانت، والتي تفرضها الأطراف المتعاقدة (بخلاف رسوم الوارد والصادر والضرائب الأخرى المنصوص عليها في المادة ٣ أو فيما يتعلق بالإستيراد والتصدير، يجب أن تكون في حدود مبلغ مقارناً لتكلفة الخدمات المؤداة وبحيث لا يمثل حماية غير مباشرة للمنتجات المحلية أو ضريبة على الواردات أو الصادرات لأغراض مالية ..."

أيضاً هذه القرارات الوزارية المعدومة خالفت نص المادتين ٥٠، ٥٢ من قانون الجمارك، فالمادة (٥٠) أوجبت بصريح العبارة – بدون حاجة إلى تأويل أو تفسير – حيث نصت على ما يلي:

" **على الجمرك معاينة البضاعة، والتحقق من نوعها وقيمتها ومنشئها ومطابقتها للبيان والمستندات المتعلقة به. وهذا النص أعطى للجمرك معاينة جميع الطرود أو بعضها أو عدم معاينتها وفقاً للقواعد التي يصدرها المدير العام للجمارك**"

كما أن هذين القرارين الوزاريين ٩٤/ ١٢٣، ٩٦/١٢٠٨ وتعديلاتهما ٩٧/ ٧٥٢ قد خالفا حكم المادة ٥٢ من القانون الجمركي، والتي نصت على مايلي:

"**تتم المعاينة في الدائرة الجمركية ويسمح في بعض الحالات بإجرائها خارج هذه الدائرة الجمركية بناء على طلب ذوي الشأن، وعلى نفقتهم، وفقاً للقواعد التي يصدرها المدير العام للجمارك**"

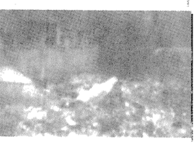
هذا ، وقد أصدرت محاكمنا العظيمة عشرات الأحكام ضد وزارة المالية ومصلحة الجمارك، وقضت برد كافة المبالغ التي حصلتها الجمارك من المستوردين كرسوم مقابل خدمات جمركية أساسية وإضافية، بدون وجه حق وبدون سند من قانون، وبالمخالفة لنص المادة (١١١) من قانون الجمارك ٦٦ لسنة ٦٣ فالواقعة المنشئة لتحصيل مقابل هذه الخدمات الجمركية، هو تأدية الخدمة الجمركية لأصحاب الشأن بناء على طلبهم وتخزين رسائلهم في مخازن تديرها وتمتلكها الجمارك، وأن تؤدى هذه الخدمات عن طريق الموظفين الجمركيين بعد المواعيد الرسمية أو خارج الدوائر الجمركية وذلك في حالة المعاينة الجمركية لتحديد البند والضريبة الجمركية طبقاً لقانون التعريفة الجمركية.

وقد قضت محكمة القضاء الإداري (الدائرة الرابعة) في حكم هام لها، بجلسة الثلاثاء ٢٧/ ١١/ ٢٠٠١ في الدعوى ٢٤٤٥ لسنة ٤٨ قضائية – بإلغاء القرارات المطعون فيها (٩٣/٢٥٥، ١٢٣/ ٩٤)، وما يترتب عليها من آثار أهمها رد ما دفعه المدعي من مبالغ تنفيذاً لها ..

وجاء بالحكم مايلي:

"... ومن ثم يتعين التفرقة بين مقابل الخدمات الذي ورد في المادة ١١١ من القانون وهذ يتعين لاستحقاقها أمران: أن يتم إيداع البضائع مخازن أو مستودعات جمركية تديرها مصلحة الجمارك وأن تكون هناك عمليات وإجراءات تتم على هذه البضائع ويستلزمها هذا الإيداع من فتح للطرود وقفلها وحصرها والكشف عليها أو وزنها وغير ذلك من العمليات.

أما المبالغ التي تستحق وفقاً للمادة ١١٢



من القانون فيتعين لإستحقاقها أن يكون هناك قرار بندب بعض موظفي الجمارك لأداء أعمال أصحاب ذوي الشأن بعد مواعيد العمل الرسمية أو خارج الدائرة الجمركية ... ولما كانت الإجراءات التي نصت هذه القرارات على تحصيل مقابل الخدمات الإضافية هي من طبيعة الإجراءات التي نصت المادة ٥٠ من القانون على قيام موظفي الجمارك بها وصولا إلى تحديد الضريبة الجمركية المستحقة على الرسائل الواردة، ولم تشر هذه القرارات من قريب أو بعيد إلى كونها مقابل عمليات وإجراءات تتم على البضائع التي تودع في المخازن والمستودعات الجمركية التي تديرها مصلحة الجمارك بمعرفتها على نحو ما ورد بالمادة ١١١ من القانون والتي أجازت فرض مقابل خدمات يتحمله أصحاب الشأن خلاف ما تقوم به بمقتضى وظيفتها الأصلية في سبيل تحديد الضرائب الجمركية المستحقة وفقاً للقانون، **فإن ما ورد في هذه القرارات من مقابل خدمات يعد في حقيقته ضريبة إضافية أو رسوماً لا يقرها القانون لتخلف سندها القانوني واقعاً وتشريعاً ... ومن ثم تكون هذه القرارات قد فقدت سندها القانوني ويكون ما دفعه المدعي لمصلحة الجمارك من مبالغ تنفيذاً لهذه القرارات على الرسائل الواردة إليه إلى الشركة التي يمثلها قد تم دفعه بغير سند صحيح من أحكام القانون ويتعين إلزام مصلحة الجمارك بردها إليه لدفعها بدون وجه حق** ..."

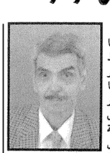
لقد أكد فقهاء القانون المصريين مراراً، بأن المشرع المصري سمى كثيراً من الفرائض التي خول المجالس المحلية فرضها بالرسوم وهي في حقيقتها ليست إلا ضرائب. وإذا كان لهذا الخلط مبرر في ظل التشريعات القديمة، كي تتمكن الدولة من فرض الضريبة – في شكل رسم – بمرسوم أو قرار فلم يعد له ما يبرره اليوم، بعد أن فرق الدستور بين الضرائب العامة – وهي وحدها التي لاتفرض إلا بقانون ، وبين غيرها من الضرائب التي يكفي لفرضها أن تكون في حدود القانون، وبناءاً عليه فالدستور فرق بين الضريبة والرسم – كما سبق بيانه – بقصد تحديد نطاق إختصاص كل من السلطتين التشريعية والتنفيذية، حتى لا تتغول الأخيرة على ما هو داخل في إختصاص الأولى . فالسلطة التنفيذية وللمجالس المحلية، حق فرض الرسوم في حدود القانون . فأما فرض الضرائب ، فأمر مما تستقل به السلطة التشريعية . أما عن التكاليف أو الرسوم التي تجبى مقابل خدمات عامة معينة فيجب أن يضع القانون حدود هذه التكاليف والرسوم ، على أن يعهد إلى السلطة التنفيذية أن تقرر داخل هذه الحدود مقدار الرسوم وطرق جبايتها بلوائح وقرارات تنفيذية تصدرها .

وللأسف ، فبالإطلاع على باب الخدمات الجمركية في مشروع القانون الجمركي الجديد، والذي سوف يعرض قريباً على مجلس الشعب – نرى أنه قد تم تكريس فرض رسوم الخدمات الجمركية بنسبة مئوية بالمخالفة لأحكام إتفاقية الجات ، الأمر الذي يعرض مشروع القانون في حالة إقراره وسريانه ، إلى الطعن بعدم دستوريته .

بناءاً على ما سبق بيانه، فإننا نقترح إقتراحاً سبق تنفيذه منذ أكثر من قرن مضى ، فإذا كان لا سبيل للحكومة من أن تنفذ بعض المشروعات العاجلة كمشروع نظافة المدن والتخلص من القمامة، وغيرها من المشروعات ، وفي نفس الوقت تريد أن تتغلب على مشكلة التمويل اللازم لذلك ، دون أن تتغول على إختصاصات مجلس الشعب ، ودون أن تساهم في إزدياد نسبة المنازعات والدعاوى المرفوعة منها وعليها أمام القضاء – فلا مفر أمامها سوى إتباعها فكرة وتجربة الضريبة الإختيارية مع كبار الممولين المصريين ، بموجب عقد إتفاق بينهم وبينها، مثلما حدث منذ ١٢٥ عام مع تجار الصادرات من كبار الفلاحين المصريين، ولكن هذا يستلزم سيادة الروح الديمقراطية وإشاعة فكرة العدل والتعاون والعمل الجماعي ما بين المواطنين والسلطة التنفيذية، وعدم طغيان بعض المؤسسات والمصالح العامة على المواطنين ، لإستلاب بعض الضرائب والرسوم التي لاتتفق مع التطبيق الصحيح لأحكام القانون ، وكما قلنا فهناك أفكار مصرية خالصة غير مستوردة من الأجانب، تستطيع الحكومة الإستفادة منها ، مثل فكرة الضريبة الإختيارية.

خـواطر

تقنين الرشوة



طالعتنا الحكومة منذ أيام بخبر مفاده أنها بسبيل إصدار قانون يلزم أي مسئول برد أية هدية يحصل عليها بمناسبة وظيفة إذا زادت قيمتها على مائة جنيه أما إذا قلت عن ذلك فهي حلال له ويبارك الله له فيها، وهذه المبادرة من جانب الحكومة تعني تقنين الرشوة ما دامت قد سمحت للموظف المسئول بتقاضي هدية في حدود مائة جنيه وبالتالي يكون بإمكان الموظف أن يتحايل بتجزئة الهدايا إلى أقل من مائة جنيه ويكون قبولها مباحاً بمباركة الحكومة.

ويثور التساؤل إذا لم يكن الموظف له سلطات أو في موضع المسئولية أكان الهادي يتقدم إليه بأي جُعل أو هدية، والإجابة قطعاً بالنفي ذلك أن المسئول إذا زالت عنه المسئولية فإنه يكون بلا حول ولا قوة ومن ثم لا يعيره أحد أي إهتمام ولا يتودد إليه صاحب الحاجة بهدية، ثم أنه إذا كان صاحب الحق يستطيع إستيفاء حقه دون وساطة أو هدايا فلماذا يباح للمسئول أخذ هدايا في حدود مائة جنيه، أليس ذلك دليلاً على أن من يهدي يريد أن يتحايل على القانون أو يحصل على حق ليس له أو يتخطى من هو مستحق فعلاً، والقاعدة الشرعية أن من كان كثيره حراماً فقليله حرام ولا تكون هناك أية مشروعيه لا من ناحية الدين أو القانون أو حتى الأخلاق أن تشجع الدولة مثل هذه العطايا بحجة أنها تافهة ولا تتعدى قيمتها مبلغ المائة جنيه، ثم أن المسئول الذي يوفد في مأمورية في الخارج ويحصل على هدايا من جهات أجنبية فكيف يمكن محاسبته أو معرفة هذه الهدايا وقيمتها مادام أنه يدخل من باب كبار الزوار ولا تفتش حقائبه، وقد يجرنا الحديث إلى مسألة أخرى هامة ذلك أن الدولة تعترف بالعمولة التي يتقاضاها بعض المسئولين وتحت شعار الدولة يحصلون على ملايين الجنيهات وبطريقة مقننة ومشروعة تباركها الدولة التي تعترف بها وهذه كلها مظاهر تنبئ عن إتجاه سياسة الحكومة نحو تقنين الرشوة ووضع ضوابط لها ومن ثم إطلاق الضوء الأخضر للمسئولين في الإثراء والتربح من الوظيفة دون مساءلة وهو ما يدعم الفساد ويزيد من استشرائه في المجتمع.

دكتور/ علي عوض حسن

FAIRTRANS

Marine, Trading & Forwarding S.A.E.



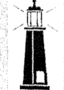
LINE	VESSEL		ETA PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	**CS INNOVATOR**	**0824**	02/03/2004	**NORTH EUROPE, ITALY**	**ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN**
	CGM CAPELLA	**0924**	09/03/2004		
	PONL DAMIETTA	**1024**	16/03/2004		
	CS CHAMPION	**1124**	23/03/2004		
	CGM CONSTELLATION	**1224**	30/03/2004		
EPIC SERVICE	**CGM CONSTELLATION**	**0534**	07/03/2004	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	**NORTH EUROPE, ITALY**
	PONL COBRA	**0634**	14/03/2004		
	CS CHAMPION	**0734**	21/03/2004		
	CS INNOVATOR	**0834**	28/03/2004		
INDAMEX	**INDAMEX ALABAMA**	**4204**	05/03/2004	US EAST COAST	**SRILANKA, INDIA**
	INDAMEX MUMBAI	**4205**	09/03/2004		
	INDAMEX DALIAN	**4206**	17/03/2004		
	INDAMEX TUTICORIN	**4207**	26/03/2004		
	INDAMEX MALABAR	**4208**	31/03/2004		

Contship

CONTAINERLINES

For reservation please call:-

Fairtrans port Said (Head office)
Hassan Abdel Karim Tower
Ahmed Shawky and Elgomhoria street
P.O .Box 752
Tel(s) :.+ 20 66 326893 -326894 - 345776 - 345796
324962 - 337048
Fax (s) :.+ 20 66 324898 - 334896
Tlx (s) :. 63180-63150 FAIRT UN
General e- mail :fairtrans@bec-online.com
URL:www.fairtrans.com



غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر
على أعتاب مرحلة جديدة

تقديم/ عبد الرحيم مصطفى

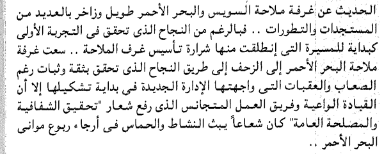
الحديث عن غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر طويل وزاخر بالعديد من المستجدات والتطورات .. فبالرغم من النجاح الذى تحقق فى التجربة الأولى كبداية للمسيرة التى إنطلقت منها شرارة تأسيس غرف الملاحة .. سعت غرفة ملاحة البحر الأحمر إلى الزحف إلى طريق النجاح الذى تحقق بثقة وثبات رغم الصعاب والعقبات التى واجهتها الإدارة الجديدة فى بداية تشكيلها إلا أن القيادة الواعية وفريق العمل المتجانس الذى رفع شعار "تحقيق الشفافية والمصلحة العامة" كان شعاعاً يبث النشاط والحماس فى أرجاء ربوع موانى البحر الأحمر ..

.. لتذليل كافة الصعوبات وخلق مناخ مناسب لممارسة كافة الأنشطة الملاحية .

. وبعد تحقيق إنجاز ملموس فى كافة الجوانب شهدت له كافة الأوساط الملاحية على الصعيدين المحلى والدولى .. جاءت المرحلة الثانية لتتواصل المسيرة بثقة وإقتدار يقودها قائد متمرس شهدت له كافة الأوساط بالخبرة والحنكة وكان لها أثرها الإيجابى فى إنتخابه للفترة الثانية بنجاح ساحق .. ولعل من المستجدات التى شهدت فى هذه المرحلة هو تدعيم فريق العمل بخبرات جيل سابق كان له بصمة واضحة على خريطة العمل الملاحى.

.. لا تزال خطة العمل داخل أراوقة غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر مليئة بالأهداف التى تأمل تحقيقها فى الفترة المقبلة وهو مواصلة تجهيز وعقد ورش العمل التى تهدف فى المقام الأول إلى رفعة صناعة النقل البحرى بصفة عامة .. وتفعيل وتطوير أداء موانى البحر الأحمر بكافة أنشطتها بصفة خاصة .. كما أن هدف التنسيق والتوامة بين غرف الملاحة الأربعة هدف أساسى تسعى إدارة الغرفة إلى تحقيقه .. إضافة إلى فتح مجالات جديدة ترفع من شأن جميع العاملين فى السوق الملاحى.

.. كل هذا يدفع مجلة "إنترناشيونال" أن تعلن بأن غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر على أعتاب عهد جديد ملئ بالمستجدات والتطورات بتشكيل غرفة ملاحة مميزة مدعمة بأعضاء جدد من ذوى الخبرة والريادة فى هذا القطاع الحيوى لتتواصل مسيرة التقدم بالعزم والإصرار لتحقيق الهدف الأساسى لهذه الغرفة لتظل مرآة عاكسة فى الكثير من القضايا والأمور التى تشغل ولازالت تشغل بال قطاع الأعمال وأنشطة النقل البحرى فى مصر وبخاصة فى منطقة السويس والبحر الأحمر وشبه جزيرة سيناء ..





أ/ سعيد على
الرئيس



ربان / أحمد مصطفى بدوى
نائب الرئيس

أ/ السيد محمد الزيدى
السكرتير العام

أ/ على محمد الشريف
أمين الصندوق



أ/ محمد ناجى فرج
عضو مجلس إدارة منتخب

أ/ عبد المجيد محمد مطر
عضو مجلس إدارة منتخب



أ/ محمد رضوان
عضو مجلس إدارة منتخب



لواء بحرى/ فاروق عبد الحميد عبد العزيز
عضو مجلس إدارة عن الإتحاد العام
للغرف التجارية الصناعية
شعبة النقل البحرى



لواء / نور الدين إسماعيل نجم
عضو مجلس إدارة
عن قطاع النقل البحرى



ربان / إبراهيم عبد السلام الحناوى
عضو مجلس إدارة
عن هيئة موانى البحر الأحمر



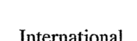
ربان / محمود محمد فخرى
إدعضو مجلس إدارة
من ذوى الخبرة



لواء بحرى/ عاصم السيد أحمد
عضو مجلس إدارة
من ذوى الخبره



أ/ عمر رفيق عبد الناصر
عضو مجلس إدارة عن الإتحاد العام
للغرف التجارية والصناعية
شعبة النقل البحرى



International

Specified periodical international economic magazine

Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98

Editor consultant

Capt./ Assem Elsayed Ahmed

Editor in chief and manager incharge

Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban

Legal Advisor

Dr / Ali Awad Hassan

Editor supervisor

Abdel Salam Elsayed Ahmed

Offices

Head Office

Lebanon Beirut

P.o.b (6461/14)

Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)

Mobile : (+961)-(3)-(954556)

Egypt - Alex.

51.Victor Amanuel St., Smouha

.Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)

E-mail: assem355@hotmail.com

Seagull

.Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533

Suez

Capt.Ahmed Badawy

Tel-Mob. : (+2) - 0123184320

Abd El - Rehim Moustafa

Tel : (+2) - (062) -(578445)

Ismailiah

Mohamed Hussein Saleh

Tel : (+2) - (064) -(346081)

E-mail:fagr l@hotmail.com

Syria

Ibrahim Salim Deir Atany

Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)

Saudi Arabia - Jeddah

Tel :(+966)-(2)-(6369985)

Fax :(+966)-(2)-(6369459)

Emirates P.o.b.26882-Dubai

Shereif Salah Mokhtar

Mobile : (+971)-(6516520)

USA New York

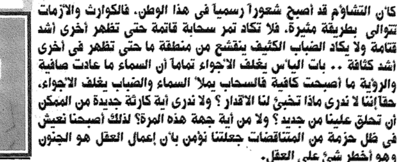
Moh. Mahmoud El Moghazy

Tel :(+1)-(718)-(3819183)

خطوط و منحنيات

نشأت الديهى يكتب :

وجِـــئ يومئذ بجهنم ..



كأن التشاؤم قد أصبح شعوراً رسمياً فى هذا الوطن. فالكوارث والأزمات تتوالى بطريقة مثيرة. فلا تكاد تمر سحابة قاتمة حتى تظهر أخرى أشد قتامة ولا يكاد الضباب الكثيف ينقشع من منطقة ما حتى تظهر فى أخرى أشد كثافة .. بات اليأس يغلف الأجواء تماماً أن السماء ما عادت صافية والرؤية ما أصبحت كافية فالسحاب يملأ السماء والضباب يغلف الأجواء. حقاً إننا لا ندرى ماذا تخبئ لنا الأقدار ؟ ولا ندرى أية كارثة جديدة من الممكن أن تحلق علينا من جديد ؟ ولا من أية جهة هذه المرة؟ لذلك أصبحنا نعيش فى ظل حزمة من المتناقضات جعلتنا نؤمن بأن إعمال العقل هو الجنون وهو أخطر شئ على العقل.



فثوابتنا أصبحت متغيرات فى مرحلة شعارها (لا صوت يعلو فوق صوت الدولار) لقد أصبحنا نعيش اليأس ونتنفس الإحباط حتى فقدنا الإحساس بالهوية وهو قمة المأساة وأساس الكارثة فالإحساس بفقدان الهوية يؤدى إلى ضعف الإحساس بالإنتماء والوطنية، أصبحنا نعيش وسط كومة من الأكاذيب والمعلومات المضللة والأرقام المغلوطة، سيول من التصريحات الوردية تفضحها الحقائق المشهودة من الجميع، الجميع إكتوى بنار الأسعار ، الجميع لديه إحساس بالإختناق، الجميع لديه إحساس بأن المستقبل يخبئ لنا الأسوأ، الجميع على يقين بأن الأزمة صارت مُحكمة وإصلاحها ليس بالشئ السهل أو الهين ، السيد الأستاذ الدكتور رئيس مجلس الوزراء يعلن ويعلن كل صباح بأن سياسة الحكومة الحالية هى السياسة الحكيمة والسليمة من أجل إصلاح أخطاء الماضى القريب والبعيد على حد سواء ، كما يعلن فى تصريحاته الوردية أن الإقتصاد المصرى يمر - فقط- بحالة إبطاء وليس حالة كساد كما يسميها المتشائمون أعداء الوطن، كما يعلن سيادته بأن أزمة الدولار فى طريقها للحل وأزمة الصادرات باتت قاب قوسين أو أدنى من الوصول للعالمية وأزمة السيولة قد ولت بلا رجعة وأزمة الكساد أو الإبطاء قد صارت ذكرى وأزمة إرتفاع الأسعار إتضح أنه لا وجود لها من الأساس جميع مشاكل مصر قاربت تلك الحكومة العزيزة أن تجد لها حلولاً جذرية لابد أن تتغنى بها الأجيال القادمة لا شك.. أما المشكلة الوحيدة التى تقف أمام حكومتنا الحبيبة فهى مشكلة الشعب .. الشعب كله مشاكل ومشاكله معقدة وعقلية ليست على المستوى المطلوب ونفسيته بها شئ من الأحقاد على السادة الأسياد ..



د. عبيد



د. غالى

كما أن هذا الشعب لديه ميول للنقد والشكوى.. كل تلك المشاكل تشغل بال الحكومة - وبحق - **الحكومة فى مأزق** !! فأمراض ذلك الشعب أمراض مستعصية تحتاج إلى مؤسسات صحية ونفسية والحكومة كان الله فى عونها ليست متفرغة لهذه الصغائر فلديها ملفات ومواريث كثيرة وكبيرة ولا وقت لغير ذلك !!

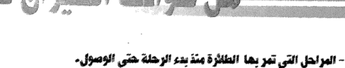
والأسوأ من كل ذلك أن ينادى البعض بتطبيق مبادئ الديمقراطية على الطريقة الأمريكية أو الأوروبية أو اللبنانية أو حتى السودانية .. فى وقت لا يسمح ولا تستطيع فيه الحكومة الفكاك من الإصلاحات الإقتصادية المتتالية والتى تحقق نجاحات متتالية يعجب بها الشعب ويفخر بها الجميع حتى أن جموعاً عديدة وغفيرة من الشعب المصرى على كافة إنتماءاته وتياراته تدعوا للحكومة بقيادة الدكتور عاطف عبيد بطول البقاء فى السلطة من أجل إستمرار مسيرة النماء وتعميق مبادئ الإنتماء، الجميع يدعوا والجميع يرفع أكف الضراعة لله العلى القدير أن يحفظ لمصرنا إبن مصر البار الدكتور عبيد ومعاونوه الدكتور يوسف بطرس غالى والدكتور حسن خضر والدكتور إبراهيم سليمان وجميع أعضاء الحكومة الجميع يدعى ويتوجه للمولى سبحانه وتعالى أن تستمر مسيرة البناء والنماء والإخلاص والتوفيق والعمل الجاد على أيدى تلك الحكومة، حقاً إن مصر تعيش مرحلة إختلط فيها الحابل بالنابل وصارت الأمور حيص بيص، أصبح إعمال العقل درب من الجنون، أدعوا الجميع إلى العودة إلى الله سبحانه وتعالى والعمل بإخلاص حقيقى ودون النظر إلى عبد من عباد الله لا يضر ولا ينفع، يجب علينا جميعاً أن نلجأ إلى الله فى أوقات الشدة، وهل هناك أوقات شدة أكثر من تلك الأوقات التى نعيشها ، إعمال الضمير صار من النوادر، المصارحة والمكاشفة صارت من التراث، نريد صحوة مجتمعية وشعبية .. صحوة أخلاقية وإجتماعية هائلة فجميع مشاكلنا متعلقة بسوء الأخلاق وعدم التربية الصحيحة والسليمة، إننا فى أمس الحاجة إلى توفيق الله عز وجل لنا فى هذه الأحوال، يارب .. ياخالق .. ياعالم .. يا كبير فوق كل كبير ارحمنا من أنفسنا وشرورها وارحمنا من المتكبر ومن المتجبرين، أحمى أوطاننا من الفاسدين والمارقين وعبدة الدولار والريال .. يارب أحفظ أوطاننا وسلمنا مما تخبئه لنا الأقدار، يارب إحمنا من شرور الشياطين من الإنس والجن، إن مصر وطننا جميعاً ملكنا جميعاً وليس ملكاً لفئة معينة دون أخرى وواجبنا أن نحاول الإصلاح بكل ما أوتينا من فكر وعلم، يجب علينا ألا نيأس ولا يصيبنا الإحباط حتى نصنع مستقبلاً مشرقاً لأبنائنا.

وفقنا الله وإياكم وحفظ أوطاننا.

د. خضر

د. سليمان

***




هل حوادث الطيران خطأ طائرة أم طيار؟

إعداد/ وسام غنيم

- المراحل التى تمر بها الطائرة منذ بدء الرحلة حتى الوصول.
- رأى الخبراء عن أسباب حدوث كوارث الطيران.
- عرض إحصائية عن حوادث الطيران ٩٩ - ٢٠٠٤ .

أصبح يتردد خلال السنوات الأخيرة كارثة حوادث الطيران حيث نستمع فجأه إلى نبأ هام " سقوط الطائرة المتجة إلى ... بعد تحطمها فى الجو وقليل من الوقت نبأ هام آخر عن " عدد ضحايا الطائرة المنكوبة" والبحث عن الصندوق الأسود والذى قد يشير غالباً إلى السبب المعتاد "عطل فنى مفاجئ بالطائرة" والله أعلم ولكن ما رأى الخبراء فى تكرار حدوث هذه الكارثة هل هو خطأ بشرى أم عطل فنى أم نتيجة التوسع المستمر فى تطوير تكنولوجيا الطائرات هذا ما سوف نعرضه الأن مع عرض إحصائية سريعة لحوادث الطيران فى العالم خلال الخمس سنوات الأخيرة من ١٩٩٩ - ٢٠٠٤م .

* قبل الإشارة إلى هذه النقاط نعرض سريعاً : المراحل التى تمر بها الطائرة قبل مغادرتها للمطار حتى العودة من الرحلة

١- مرحلة التفتيشات الفنية قبل إدارة الطائرة

وفيها يتم التفتيش على جميع الأنظمة والأجزاء المهمة للطائرة والتأكد من سلامتها (هيدروليك/ وقود/ مراوح/ طاقة/ كهرباء/ أسطح التحكم ...) وذلك من خلال مهندسين متخصصين.

٢- مرحلة التفتيشات الفنية قبل الطيران

Check area - pre - flight

ويتم فيها التفتيش الأخير على الطائرة قبل خروجها إلى الممر (Run way)

٣- مرحلة الخروج إلى أول الممر

Taxingto Run way

وذلك تحت متابعة فنية لطاقم مهندسين متخصصين.

٤- مرحلة خاصة بسرعة الإقلاع القصوى max - take off speed

وفيها يتم متابعة جرى الطائرة على الممر حتى تصل إلى سرعة الإقلاع حيث تكون قوة الرفع (Lift force) والتى تقوم برفع الطائرة فى الهواء.

٥- مرحلة الإقلاع (Take off)

و ذلك باستخدام أسطح التحكم بالطائرة وتكون الطائرة زاوية هجوم مع خط الأرض الأفقى يساعد ذلك فى جعل الطائرة تتسلق climp إلى الإرتفاع المطلوب حتى تصل لحالة الطيران الثابت.

٦- مرحلة الطيران Air born

وفى هذه المرحلة يكون هناك علاقة بين الإرتفاع و قوة الدفع المتولد من المحرك

٧- المناورة manouverability

و يقصد بها جميع الحركات التى تقوم بها الطائرة حول محاورها الثلاثة

٨-الدوران حول المطار

عند الوصول الى المطار يتم الدوران حوله حتى يتم وضع الطائرة فى الإتجاة أو الوضع الصحيح للنزول Loud-ing.

٩-الهبوط و فقد الإرتفاع

يتم التخفيف إلى مستوى معين (يتناسب مع حمولة الطائرة و نوعها)إلى أن يتم ملامسة العجل للأرض.

١٠- الهبوط Landing

وهى المرحلة الأخيرة حيث تستوى الطائرة تماماً على الأرض إلى أن تقف بسلام.

وهذه المراحل هى المراحل الطبيعية التى تمر بها رحلة الطائرة بسلام لكن لماذا تقع الكارثة رغم كل هذه التفتيشات الفنية والتقنيات العالية بالطائرة؟ ومن هنا سنعرض أراء الخبراء فى ذلك :

★ معظم حوادث الطيران بخطأ بشرى

هذا ما أشار إليه خبير أمريكى حيث وضح أن ثلاثة من بين كل أربعة حوادث طيران تنطوى على خطأ بشرى، مما دفع بالباحثين إلى دراسة الكيفية التى يتعامل بها الطيارون مع (التعقيدات الخاصة ببيئتهم، فقد قال **روبرت هلمرايش** مدير المشروع البحثى لدراسة العوامل البشرية فى جامعة تكساس، للطيارين ومعاونتهم فى سنغافوره " أننا كلنا بشر والبشر معرضون دوماً للوقوع فى خطأ).

وقال (ليس السوء بالأساس فى إرتكاب الخطأ. ولكن الشئ المهم هو كيفية التعامل مع الخطأ حين وقوعه) ويقوم **هلمرايش** الذى قضى ما يقرب من ثلاثين عاماً فى الأبحاث المتعلقة بالعامل البشرى وعلاقته بالخطر وكيفية التعامل معه، بإلقاء سلسله من الندوات بناء على طلب من رابطه الطيارين فى سنغافوره والتى تمثل طيارين من الخطوط الجوية النغافورية وشركة سيلك إير التابعة لها. وذكر **هلمرايش** (أنواع من الأخطاء التى يقع فيها الطيارون)

(١) الوقوع فى خطأ أثناء القيام بالشئ الصواب.

(٢) الأخطاء نتيجة سوء الإتصالات.

(٣) الأخطاء نتيجة الإفتقار إلى المهارات المطلوبة.

(٤) الأخطاء الناتجة عن إتخاذ القرار الخطأ.

(٥) الأخطاء الناتجة عن عدم الإلتزام بالقواعد.

وقال (إننا ندرس كيف يستطيع الطيارون وشركات الطيران التعامل مع التعقيدات فى بيئتهم ومع المخاطر والأخطار المحتملة).

★معظم حوادث الطيران ترجع لمشكلات فنية بالطائرة

طالبت مصر للطيران بتحقيقات فى أعطال طائرات البوينج المتكررة حيث بعد تحطيم طائرة البوينج ٧٦٧ ومقتل ٢١٧ من الركاب فى أكتوبر ١٩٩٩م الرحلة رقم ٩٩٠ حيث تمت الكارثة بسبب مشاكل فنية فى نظام التحكم بالإرتفاع وهذا ما يحدث فى الكثير من الطائرات ذات طراز بوينج ٧٦٧ . ولكن دائماً مانجد أن السلطات والخبراء الأمريكيين لا يعترفوا بذلك ودائماً ما يشيروا إلى أن الكوارث تحدث بسبب الإرهاب حيث أشارت إلى أن هذه الحادثة نتيجة إنتحار الطيار المصرى **جميل البطوطى** ولكن نفت السلطات المصرية هذا السبب على الإطلاق.

★ التقدم التكنولوجى سلاح ذو حدين

رغم الإنجازات العظيمة الذى يحققها التقدم التكنولوجى فى جميع المجالات إلا أنه عندما يزيد التطلع عن الحد المسموح به قد ينقلب بالسوء حيث أن الرغبة المتزايدة فى قطع الطائرات الرحله فى أقل سرعة ممكنة وبأكبر الإمكانيات قد جعل خبراء صناعة الطائرات قد يغفلوا عن بعض النقاط التى قد تدفع بالطائرة إلى الهلاك. وهذا هو أحد الأسباب التى جعلت كوارث الطيران تزداد خلال السنوات الأخيرة

والأن سوف نعرض حوادث الطيران فى العالم من ١٩٩٩ حتى الآن فى الجدول التالى

التاريخ	المكان	عدد الضحايا	نوع الطائرة	الحادث
سبتمبر ١٩٩٩	نوفا - كندا	٢٢٩	إم. دى ١١ - الخطوط السويسرية	سقوط
أكتوبر١٩٩٩	نيويورك - أمريكا	٢٢٧	بوينج ٧٦٧ - الخطوط المصرية	سقوط
ديسمبر ١٩٩٩	سورات - تايلاند	١٠٢	إيرباص ٣١٠ - الخطوط التايلاندية	سقوط
يناير ٢٠٠٠	إبيدچان - ساحل العاج	١٧٩	إيرباص ٣١٠ - الخطوط الكينية	سقوطها فى المياه
يناير ٢٠٠٠	كاليفورنيا - أمريكا	٨٨	أم دى ٨٣ - الأسكا إيرلاينز	سقوطها فى مياه المحيط الهادى
إبريل ٢٠٠٠	دافاو - الفلبين	١٣١	بوينج ٧٣٧ - الخطوط الفلبينية	سقوط
يوليو ٢٠٠٠	باريس - فرنسا	١١٨	كونكورد - الخطوط الفرنسية	سقوطها بعد إقلاعها بوقت قصير على فندق بضاحية بباريس
أغسطس ٢٠٠٠	المنامة - البحرين	١٤٣	إيرباص ٣٢٠ - طيران الخليج.	سقوطها بالخليج بعد عدة محاولات بالهبوط بعد إحتراق أحد محركيها
أكتوبر ٢٠٠٠	رينوسا - المكسيك	٨٨	دى سى ٩ - إيروميكسيكو	تحطمها قبل هبوطها على منازل وشارع
أكتوبر ٢٠٠٠	باتومى - چورچيا	٨٣	اليوشن ١٨ - القوات الجوية الروسية	سقوط مفاجئ أثناء التحليق
أكتوبر ٢٠٠٠	تايبه - تايوان	٨٣	بوينج ٧٤٧ - الخطوط السنغافورية	إصطدامها بحائط أسمنتى أثناء الإقلاع فى مدرج خاطئ
يوليو ٢٠٠١	بوردانوفكا - روسيا	١٤٥	توبوليف ١٥٤ - خطوط فلاديفوستاك	إنفجار وتحطم
سبتمبر ٢٠٠١	نيويورك - أمريكا	٩٢	بوينج ٧٦٧ - أمريكا إيلاينز	إصطدام بمركز التجارة العالمى
سبتمبر ٢٠٠١	بيتسبيرغ - أمريكا	٤٥	بوينج ٧٥٧ - يونايتد إيرلاينز	إختطاف وسقوط بعمل إرهابى
أكتوبر ٢٠٠١	البحر الأسود - روسيا	٧٦	توبوليف ١٥٤ - خطوط سيبيريا	سقوطها بعد إنفجارها بصاروخ عن طريق الخطأ
أكتوبر ٢٠٠١	ميلانو - إيطاليا	١١٨	أم دى ٨٧ - الخطوط الإسكندنافية	إصطدامها بطائرة صغيرة عند إقلاعها
نوفمبر ٢٠٠١	نيويورك - أمريكا	٢٥٥	إيرباص ٣٠٠ - الخطوط الأمريكية	سقوط على حى سكنى بعد إقلاعها مباشرة وهناك قتلى على الأرض
فبراير ٢٠٠٢	حرم أباد - إيران	١١٧	توبوليف ١٥٤ - خطوط إيران إير تورز	إصطدامها بجبل
مايو ٢٠٠٢	داليان - الصين	١١٢	أم دى ٨٧ - الخطوط الشمالية الصينية	سقوطها بالبحر بعد نشوب حريق على متنها
مايو ٢٠٠٢	قرطاج - تونس	٢٦	بوينج ٧٣٧ - مصر للطيران	إصطدامها بجبل قُبيل هبوطها بسبب الأحوال الجوية
مايو ٢٠٠٢	تايبه - تايوان	٢٢٥	بوينج ٧٤٧ - الخطوط الصينية	سقوطها فى البحر بسبب إنفجار
يوليو ٢٠٠٢	الحدود الألمانية السويسرية	٧٣	توبوليف ١٥٤ - الخطوط الروسية - بوينج ٧٥٧ خطوط DHL للشحن	بسبب خطأ برج المراقبة الأرضى تصادمت الطائرتين على إرتفاع ١٢٠٠٠ متر
فبراير ٢٠٠٣	كيرمان - جنوب إيران	٣٠٠	أنتونوف ٣٢ - القوات الإيرانية	سوء الأحوال الجوية
يوليو ٢٠٠٣	بورسودان - السودان	١١٥	بوينج ٧٣٧ - الخطوط السودانية	خلل فنى
ديسمبر ٢٠٠٣	كوتونو - بينين	١٥١	بوينج ٧٢٧ - يونيون دى ترانسبورت	زيادة فى الحمولة وسقوط بالبحر
يناير ٢٠٠٤	شرم الشيخ - مصر	١٤٨	بوينج ٧٣٧ - خطوط إيرفلاش	خلل فنى وسقوطها بالبحر

وقد جاءت الإحصائية المذكورة والمفزعة بتقرير المدير العام للإتحاد الدولى للنقل الجوى حيث أن خسائر شركات الطيران العالمية بلغت قيمتها ٦،٥ مليار يورو وسبق أن سجلت الشركات العالمية فى العاميين الماضيين خسائر وصلت إلى ٢٥ مليار دولار ورغم كل هذه الخسائر المادية إلا إنها لا تتناسب مع خسائر الأرواح التى لاتقدر بمال.

* * *

صحتنا أمانة فى أعناقنا

إعداد / ولاء حمزة

★ أنفلونزا (٢٠٠٣/٢٠٠٤) أقوى وأشد من العام الماضى.
★ عقار جديد لآلام السرطان والإدمان.
★أحذر .. إن تناول قدر كبير من المياه يؤدى إلى الوفاه.
★ فى اليابان وأمريكا النوم بالأمر للموظفين.
★ "الساونا" لعلاج ضغط الدم.
★ عسل النحل شفاء للعين.
★ "الأوزون" فى هواء الشواطئ .. صيدلية مجانية.

أنفلونزا (٢٠٠٣/٢٠٠٤) أقوى وأشد من العام الماضى:

حذرت مراكز السيطرة على الأمراض CDC بالولايات المتحدة من أن أنفلونزا هذا الشتاء قاسية وجاءت مبكرة عن موعدها المعتاد فى موسم الشتاء وذلك بعد ظهور حالات كثيرة للأنفلونزا فى ولايتى تكساس وكولورادو .. ومن المعروف أن موسم الإصابة بالأنفلونزا يبدأ من شهر أكتوبر وحتى منتصف مايو ويصيب ما لايقل عن ٣٦ ألف شخص فى الولايات المتحدة وحدها فى العام الواحد.. وتبدأ الإصابة تدريجياً ويرتفع معدلها فى ديسمبر ويناير ثم تقل بالتدريج بعد ذلك.. وبمراجعة تاريخ الفيروس خلال السنوات الثلاثة الماضية تبين أن السلالات الضعيفة كانت هى السائدة على عكس فيروس هذا العام الذى جاء مبكراً ولأول مرة منذ عام ١٩٧٦ " أى من ٢٧ عاماً" وعادة ما يتم تحضير مصل الأنفلونزا كل عام أثناء الصيف إستعداداً لموسم الشتاء بناء على توصيات الخبراء فى هذا المجال وتخمينهم للسلالات المتوقع ظهورها خلال الخريف والشتاء القادمين ونظراً لأن التطعيم هو أفضل سبيل للوقاية فهناك نوعان من المصل:-

النوع الأول:- يتم أخذه عن طريق الحقن يعطى مناعة خلال أسبوعين وهو متوافر بهيئة المصل واللقاح وبالصيدليات وهذا المصل يحتوى على فيروس ميت ويفضل تطعيم الأشخاص الطبيعيين من سن ٥٠ عاماً فأكثرو المصابون بأمراض مزمنة مثل السكر والربو والفشل الكلوى وأصحاب المناعة الضعيفة والأطفال.

أما النوع الثانى:- إعتمدته هيئة الأغذية والعقاقير الأمريكية FDA وهو على هيئة إسبراى ويستنشق عن طريق الأنف وإسمه LAIV وهو عبارة عن فيروس ضعيف جداً ولكنه حى بعكس المصل الآخر ولذلك يجب أن يقتصر إستخدامه على الأصحاء فقط من سن ٥ سنوات وحتى ٤٩ عاماً.

عقار جديد لآلام السرطان والادمان:

توصل الباحثون الكنديون إلى إستخراج "سُم" من سمكة قاتلة أشد من مادة السيانيد السامة وإستخدامة كعقار جديد فى تخفيف آلام مرضى السرطان وإنقاذ مدمنى الهيروين.

وقد إستخرج الباحثون مادة التيترودوتوكسين من هذه السمكة وقاموا بإجراء عدة تجارب أثبتت نجاحها على حوالى ٤٠٠ مريض ويؤكد علماء التكنولوجيا بكندا إنه قبل طرح هذا العقار الجديد المشتق من سُم السمكة القاتلة لابد من إختباره بطرق أكثر لطرحه خلال ٣ سنوات فى الأسواق حيث أن هذه المادة شديدة الخطورة وتكفى كمية بسيطة منها لإصابة الإنسان بالشلل فى دقائق معدودة وقد أثبتت الإختبارات الأكلينيكية إنه يخفف آلام مرضى السرطان التى لم توقفها أية عقاقير أخرى وله نفس آثار المورفين ومشتقاته ولكنه لا يسبب الإدمان رغم أنه أقوى منه بنحو ٣٢٠٠ مرة.

أحذر تناول قدر كبير من المياه بعد المجهود الشديد:

قام أحد الباحثين بجامعة "كاب" فى جنوب أفريقيا ببحث تأثير شرب المياه بكثرة على الإنسان بعد بذل جهد شديد وذلك بعد وفاة فتاة تناولت قدراً كبيراً من المياه قبل وأثناء سباق الماراثون الذى أقيم فى واشطن بالولايات المتحدة عام ٢٠٠٢م .

وتوصل الباحث لحالات مماثلة من رياضيين ورحالة وجنود فى مهام رسمية وغيرهم خلال أدائهم لبعض المهام التى تتطلب مجهوداً شديداً .. وأثبت البحث أن ٢٥٠ شخصاً فارقوا الحياة نتيجة لتناول كميات كبيرة من المياه بعد أن بذلوا مجهوداً كبيراً مما تسبب فى إنخفاض غير عادى لنسبة الصوديوم فى الجسم.

فى اليابان وأمريكا النوم بالأمر للموظفين:

هناك العديد من المؤسسات فى أمريكا واليابان تضع ضمن برنامج العمل أوقاتاً يومية للراحة وتوفر قاعات للإسترخاء بجوار المكاتب حيث أن النوم لفترة قصيرة أثناء العمل يعيد شحن الطاقة ويستثير الإنتباه والتركيز ويزيد من القدرة على العمل والإنتاج وهناك الكثير من الثقافات التى تتقبل فترة القيلولة أو نوم الظهيرة ففى الصين مثلاً ينص الدستور على حق القيلولة !! وفى الديانة الهندوسية يقال إنه من الخطأ إيقاظ النائم لأن ذلك قد يؤذى روحه..

والمعروف أن الشعوب العربية والدول الحارة تلجأ لنوم الظهيرة وكان ذلك يعد مثاراً للسخرية بين الأمريكيين والأوروبيين متهمين هذه الشعوب بالكسل ولكن اليوم بدأ الأمريكيون يقدرون قيمة القيلولة فى زيادة الإنتاجية وأخذوا يطبقونها فى العديد من مؤسساتهم بعد أن كانوا يعتبرونها وقتاً ضائعاً .. ومن الطريف أن البعض يرى سر نجاح نابليون واينشتاين والعديد من المشاهير فى إعتمادهم على القيلولة فى حياتهم اليومية.

وهذه هى أحدث صيحة يتم إتباعها فى المؤسسات بأمريكا وآسيا لزيادة الإنتاج وبدأت تلقى رواجاً فى أوروبا أيضاً.

"الساونا" لعلاج ضغط الدم!!!

إذا كنت تعانى من إرتفاع ضغط الدم فما عليك إلا أن تذهب إلى النادى الرياضى لممارسة "الساونا" ففى تجربة جديدة أجراها أطباء إنجلترا على مرضى ضغط الدم إكتشفوا إنه من خلال ٣ جلسات ساونا بدرجة تتراوح بين ٤٥ إلى ٥٠ درجة مئوية كل أسبوعين من شأنها المحافظة على مستوى الضغط منخفض عند المرضى إلا أن هذا لا ينطبق على مرضى السكر الذين يستخدمون "مضخة الإنسولين" الصغيرة التى تزرع فى أجسادهم وينصح الأطباء المرضى الذى يستخدمون هذه المضخة بالإبتعاد عن الساونا وحمامات البخار لأن الحرارة قد تفسد عمل الإنسولين.

عسل النحل شفاء للعين:

عزيزى القارئ يمكنك حماية عينك من الفيروسات وذلك بوضع نقطة من عسل النحل على قرينة العين ٤ أو ٥ مرات يومياً وهذا يساعد على شفاء القرح الفيروسية التى تصيب العين والتى يصعب علاجها بالوسائل التقليدية "القطرة" مع مراعاة التأكد من جودة العسل وعدم غشه مع المحافظة على النظافة الكاملة للعين وإستعمال القطن المعقم ، وأكدت الدراسات أن عسل النحل يحتوى على مادة الجلوكوز وبعض الفيتامينات التى تغذى العديد من الأنسجة الخاصة بالعين.

" الأوزون " فى هواء الشواطئ .. صيدلية مجانية:

من أحدث الوسائل العلاجية التى أقرتها لجنة العلاج الطبى المستجد بوزارة الصحة هو إستخدام الأوزون لعلاج الأمراض الفيروسية ومنها فيروس (C) وذلك عن طريق الحصول على نسبة من دم الإنسان وخلطها بنسبة من غاز الأوزون وإعادتها للجسم وغاز الأوزون يمكن الحصول عليه طبيعياً بالجلوس على شاطئ البحر حيث يؤدى تلاطم الأمواج إلى القيام بالدور الذى تقوم به الأجهزة لإنتاجه صناعياً وذلك بتحويل الأوكسجين إلى أوزون كما يحدث ذلك نتيجة للرعد والبرق وسقوط الأمطار. بالإضافة إلى ذلك فإن الأوزون نستطيع أن نعالج به العضلات والأوتار وذلك بحقن الغاز كما يستخدم لعلاج أمراض الجهاز الهضمى بتناول ماء مقطر مخلوط بالغاز وأيضاً لعلاج القرح المزمنة ويستخدم كمرهم عند خلطة بزيت زيتون وهناك أهمية قصوى للرياضيين وذلك بحقن غاز الأوزون تحت الجلد مما يساعد فى إذابة الدهون .. وبذلك فإن علاج الأوزون هو حقاً أحد الخطوط العلاجية الحديثة.

إختراعات ومخترعات

* مخترع الآلة الكاتبة: كريستوفر شولز ١٨٦٨م
* مخترع اللاسلكي: ماركوني ١٨٩٦م
* مخترع المصعد: اليشا أوتيس ١٨٧١م
* مخترع الترانزستور: باردين ١٩٤٨م

أرقام قياسية :

- أعلى القمم الجبلية فى العالم قمة إفرست ويبلغ إرتفاعها ٨٨٤٨ متراً.
- أكثر مناطق الأرض إنخفاضاً .. البحر الميت حيث يبلغ طوله ٢٩٣ عمقه تحت مستوى سطح البحر.
- أكثر الدول تعرضاً للزلازل : اليابان وشيلي.
- أطول سلاسل العالم الجبلية: الإنديز و روكي.

العقدة البحرية:

من المعروف أن سرعة السفن تقدر بالعقدة البحرية ... فما هى هذه العقدة؟

العقدة هى الوحدة التى يقيسون بها سرعة السفن والمراكب فهى ترمز إلى المسافة التى تقطعها سفينة ما فى الساعة الواحدة ونضرب على ذلك مثلاً بالسفينة البريطانية الجديدة الملكة اليزابيث الثانية: اذ تبلغ سرعتها ٢٨ عقدة وهذا يعنى أنها تستطيع أن تقطع فى الساعة الواحدة ٢٨ ميلاً بحرياً والميل البحرى هذا هو الآخر وحدة من وحدات القياس إلا أنها وحدة طول أو مسافة بحرية وطوله ١٨٥٢ متراً وهو أطول قليلاً من الميل البرى المعروف الذى يبلغ طوله ١٦٠٩ أمتاراً.

هل تعلم:

* الشعر ينمو بمقدار ١٢ مليمتر تقريباً فى الشهر.
* النملة تستطيع أن تحمل وزناً يساوى ٥٠ مرة من وزنها.
* طول شرايين الجسم البشرى تبلغ ٦٠ ألف كيلو متر.
* أطول ضفدعة تعيش فى أفريقيا الجنوبية يبلغ طولها ٦٢ سم.

حكمة العدد:

أعلم دائماً أن لكل شئ نهاية.

منوعات إنترناشيونال

الأغذية الدسمة وقصر القامة:

كشفت دراسة صينية حديثة أن الأطعمة عالية الدسم تؤثر بشكل سلبي على طول القامة .. حيث يبلغ نمو القامة ذروته فى الفترة العمرية من ١٣ -١٦ عاماً وأوضحت الدراسة التى شملت ٩٠٠ ألف شخص ممن هم أقل من سن المراهقة فاتضح أن أولئك الذين يقبلون على تناول الهامبورجر والخضروات والفواكه التى تحتوى على الهرمونات نتيجة الأسمدة يتأخر لديهم نمو القامة بنسبة تتراوح بين ١٠إلى٢٠سم قياساً بأولئك الذين لا يميلون إلى تناول تلك الأطعمة فيما يتوقف النمو تماماً عند الفترة العمرية بين ٢١ إلى ٢٥ عاماً

أوائل:

- أول من نادى بالتوحيد :إخناتون.
- أول من عرف سر التحنيط: القدماء المصريين.
- أول مهندس عمارة: أمنحتب.

رسالة وصلت بعد ١٠ سنوات!!!:

تلقت أمرأة من كرواتيا برقية تهنئة من زوجها- الذى رحل عن الحياة - بمناسبة رأس السنة ويتمنى لها ولأطفالها السعادة ويقول الزوج فى رسالته أتمنى أن تكون سنة ١٩٩٤ سنة السلام فى وطننا وتقول الزوجة- ٣٥ سنة- أنها ارتعدت عندما قرأت كلمات زوجها المتوفى قبل ١٠ سنوات وعندما نظرت فى الرسالة وجدتها كتبت بتاريخ١٩٩٣/١٢/٢١م حيث كان الزوج يشارك فى الحرب بمنطقة فى شمال غرب البوسنة وأكتشفت الزوجة أن مصلحة البريد فى كرواتيا كانت تعطل الرسائل لعرضها على الجهات الأمنية لكن بعد أن تم إعادة تأثيث مراكز الشرطة ومكاتب البريد تم الإفراج عن الرسائل المهملة.

الجاذبية الأرضية فى طريقها للإختفاء:

بعد أن توصل نيوتن للجاذبية الأرضية منذ أكثر من ٢٠٠ سنة أثبت مجموعة من الباحثين أن الجاذبية الأرضية فى طريقها إلى الإختفاء خاصة أن قوة الجذب المغناطيسية تضعف بمرور الوقت بسبب تعرض كوكب الأرض للإشعاعات الضارة القادمة من الفضاء الخارجي وتأثير الأقمار الصناعية.

كلمات لها معنى:

* لا يستحق أن يولد .. من عاش لنفسه فقط.
* الصمت مفيد أحياناً .. ولكن الكلام لغة الأحياء.
* مصباح الحق لا ينطفئ أبداً.
* نكران الجميل.. أشد من سيف الغادر.
* تلك هى الحياة .. فرج بعد ضيق.. أو العكس.

المغناطيس!!!:

أول من عرف المغناطيس هو أحد رعاة الغنم الإغريق وإسمه "مغنيسى" لذلك نسب هذا النوع من الحجارة إلى مكتشفه الأول.. وقد جرب تأثيره على إنجذاب الحديد والفلزات إليه عندما وضع قطعة من المعدن بالمصادفة من جانبه على الأرض وجلس يأكل وبعد فراغه أخذ القطعة فرآها تنجذب نحو الأرض فحفر قريباً منه فوجد قطعة من حجر المغناطيس وعرف تأثيرها.

دنيا المرأة

لك يا سيدتي من قاموس الحياة

* لا تعرضي بزوجك بالحط من قدره لتظهرى شخصيتك متفوقة عليه .
* لا تضطربي إذا أسرف زوجك فى الكلام عن محاسن سيده غيرك بل أقتدى بها .
* لا تحاولي إثبات شخصيتك بالإسراف فى إتباع سلوك الرجال مثل التدخين.
* لا تحاولي إثبات خفة روحك بسرد نوادر سخيفة تخرج عن الحد المطلوب.
* إذا إرتكبت أى خطأ تجاه إحدى صديقاتك أعترفى لها بغلطك ولا تتوانى فى الإعتذار لأن الإعتراف بالخطأ يدل على قوة شخصية الإنسان.

- آراء عن مهمة المرأة ، (الأربعة فلاسفة من جامعة كولومبيا)

١- *مهمة المرأة:* أن تنجب للوطن جيلاً ينعم بالحياة.

٢- *مهمة المرأة:* أن تحبو العالم كله بحنانها وعطفها وحبها.

٣- *مهمة المرأة:* أن تدفع الرجل إلى الأمام وتجعل منه إنساناً خليقاً بالمجتمع الذى يعيش فيه.

٤- *مهمة المرأة:* أن تضئ عندما تظلم الحياه وتضحك عندما تعبس الدنيا وتكافح عندما يخر العالم صريعاً.

*** فوائد الحناء للبشرة والشعر:**

١- الحناء لها تأثير قابض على الغدد الدهنية الموجودة على سطح الجلد .

٢- تستعمل الحناء كمضاد للفطريات الجلدية خصوصاً فى منطقة القدم واليدين .

٣- الحناء تعالج الشعر من القشرة حيث تقلل من نسبة الأفراز الدهني.

٤- من فوائد الحناء إنها تنتشر فقط للسطح الخارجي للشعر ولا تصل إلى الداخل بعكس الصبغات الكيميائية التى تؤدى إلى تقصفه.

لصيانة الملابس الصوفية اليك هذه الطريقة

يجب تعريضها للهواء الجاف بضع دقائق عقب خلعها وذلك لكى يتبخر ما يكون بها من العرق والرطوبة وإذا كانت مبتلة بسبب المطر أو غيره تجفف بتعريضها للهواء والشمس لا بالحرارة الإصطناعية لأنها تفسد الصوف، ويجب المبادرة بإزالة البقع عن الملابس الصوفية أياً كان نوعها وإلا تعسرت إزالتها فيما بعد .

*** فوائد منزلية لكل سيدة :**

- لتنظيف الأوانى الفضية عليك تنظيفها بماء فاتر وصابون مع إستخدام فرشاة نأعمة.
- لإزالة بقع الدهان عن الخشب أغمسى قطعة من القماش بالتربنتين وحاولي إزالة هذه البقع.
- لتفادى ضيق عينيك من تقشير البصل قومى بتقشيره تحت صنبور الماء وذلك لتجنب رائحته على يديك أيضاً.
- للحصول على بياض ناصع للحرير الأبيض أضيفي للماء المعد لشطفه قطرات من الخل الأبيض.
- لإزالة بقع الحبر والدم من الأسفنج والقبعات قومى بغسلهم بالليمون والماء الفاتر ثم قومى بتجفيفهم.
- للحصول على نضج الأطعمة فى نصف الوقت المخصص لها قومى بإحكام بغلق الإناء جيداً.
- لإزالة بقع الحبر من الملابس ضعي على البقعة قليل من السمن السائح ثم أغسلي الملابس وسيلاحظ أن الحبر والسمن يزولان معاً.
- لإزالة البقع الدهنية التى تسقط على صفحات الكتاب تبلل بإسفنجة مشبعة بالبنزين وتوضع الورقة المبللة بين ورقتين من النشاف ثم تكوى بالكواة فتنظف.



قيادات الكنيسة المرقسية تبدى إعجابها بمجلة إنترناشيونال

الكنيسة المرقسية بالإسكندرية وهى مقر الكرسى البابوى لقداسة البابا شنودة الثالث المعظم تكون فيها الأعياد ملتقى لأبناء شعب مصر كله مجددين عهد الوطن .. ويقوم المجلس الملى برئاسة المستشار **فؤاد جرجس** وعضوية الدكتور **عيسى جرجس** سكرتير عام المجلس والدكتور **كميل** والمستشارين **سامى سوس** و**سمير منصور** والدكتور **چورچ عبد الشهيد** والخبير السياحى **نادر منصور** باعداد الترتيبات لتلك الملتقيات.



ولاتقتصر اللقاءات على إستقبال الشخصيات الرسمية ولكن أيضاً الشخصيات العامة على المستوى القومى الذين يحرصون على المشاركة .. وفى مقدمتهم الدكتور/ محمد أحمد عبد اللاه الشخصية الوطنية المصرية المعروفة ورئيس جامعة الإسكندرية .. والسيدة وداد شلبى الشخصية العامة والنيابية المرموقة على المستوى القومى المصرى والعربى ..

ويسعد الجميع بلقاء الأنبا موس أسقف الشباب الذى يقدم مواعظة النابعة من حكمة عميقة ودراسة وتفانى فى خدمة المبادئ العليا .. وكذلك يسعد الجميع بما يسطره الأنبا شاروبيم الباخومى وكيل بطريركية الإسكندرية والشاعر المرهف الحس الذي تفيض كلماته وطنية وجلالاً.

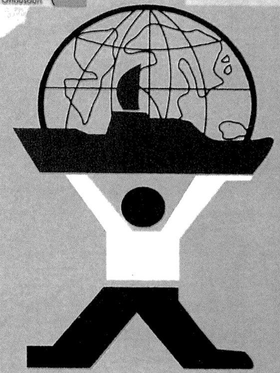
فى الصور الدكتور محمد أحمد عبد اللاه الرمز الوطنى المخلص المرموق يتحدث إلى الأنبا موس والأنبا شاروبيم وتشاركهم الحوار السيدة النائبة المرموقة وداد شلبى والحديث يفيض وطنية.. وصورة أخرى يبدى فيها الأنبا موس أسقف الشباب بمجلة "إنترناشيونال" من كافة نواحيها .. وفى الصورة الشاعر السكندرى العربى المعروف نشأت الأغا.

Suez
Cairo
Hurghada
Safaga
Hamrawein
Abu Ghousoun
● MITCHELL JR. Co. Offices

MITCHELL JR. SERVICES

- *** Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports**
- *** Disptach Ca[illegible] (Loading / Discharging)**
- *** Ready to replenish bunker - luboil**

The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance



Mitchell JR. Co.
Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN
Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com
U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549

سيـــاحـة



بفندق مريديان هليوبوليس

أقام أعضاء نادى روتارى هليوبوليس برئاسة الأستاذ/ علوى علام، إجتماعهم الدورى بفندق مريديان هليوبوليس بقاعة "أرامس" حيث إستضافوا طاقم تمثيل المسلسل التليفزيونى المشهور "ملك روحي" بطولة الفنانة القديرة يسرا والفنان " أحمد خليل وحسن حسنى وهشام سليم ومجموعة من نجوم المسلسل.

وكان فى إستقبال السادة الضيوف، محمد إدريس مدير إدارة المبيعات والتسويق ونهال زمزم مدير الإتصالات التسويقية والعلاقات العامة بالفندق

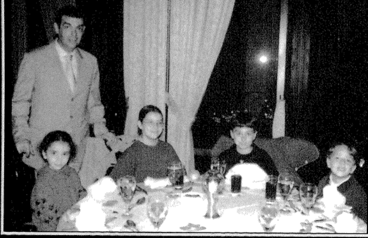
G[illegible]at! At Le Meridien Heliopolis

"La Semaine de Gout" is a French tradition practiced within children's schools in France, that usually takes place during the month of October; the propose of this tradition is to teach the children how to recognize food products by sense; smelling or touching . In a sort of a competition tournament the children are blindfolded while their teachers introduce the products, in order to coach the children to recognize the product without seeing it.

Jean-Marc Varin Executive Chief of Le Meridien Heliopolis hotel organized this year's competition, that took place at Lycee Balzac Qattameya French school & Lycee Francais Heliopolis school.

As a prize, the winners of this joyful competition are offered to invite their parents to an elegant dinner at the famous marco polo restaurant at Le Meridein Heliopolis.

philippe Bonnot, General Manager of the hotel welcomed his guests upon their arrival.



ألف مبروك



فى حفل عائلى ضم الأهل والأحباب تم بمشيئة الله خطوبة الآنسة/ دينا جلال رشاد النشائى خريجة الجامعة الأمريكية قسم الإقتصاد كريمة كل من المرحوم / لواء بحرى مهندس/ جلال رشاد النشائي والسيدة چيهان متولى مدير برنامج الماچستير وإدارة الأعمال بالأكاديمية العربية فرع (سوريا) إلى رئيس نيابة مرور الشرقية / طارق بهيج القصبجى نجل المستشار / بهيج القصبجى نائب رئيس محكمة النقض .

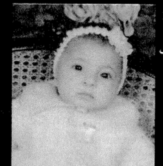
الزميلة / منال جابر وأسرة المجلة يرسلون أرق التهانى إلى العروسين

مجتمع إنترناشيونال



بتول أحمد على عوض

تهننة رقيقة من إيمان العرجاوى إلى أخيها المحاسب أحمد العرجاوى بمناسبة قدوم الأموره رضوى وألف مبروك



عيد ميلاد سعيد

الربان نجدى مجاهد يهنئ حفيديته ملك وائل المنياوى (سنة واحدة). هانيا وليد إبراهيم (ثلاث سنوات)





إحتفلت عائلة الشباسى بعيد الميلاد الأول لقرة العين وروح القلب نورين ناصر جمال



أسرة تحرير المجلة تهنئ أ/ عادل العاصى بميناد دمياط بعيد ميلاد نجله "محمد" ألف مبروك



تهنئة للحلوة منار من بابا محمود القليصى بوزارة النقل البحرى بمناسبة عيد ميلادك



أجمل التهاني للأستاذ/ عصام أمين بوزارة النقل البحري بالمولودة السعيدة آيه



هيئة الإشراف والتصنيف البولندية

Polski Rejestr Statków

ماذا عن هيئة الإشراف والتصنيف الدولية؟

★ هيئة الإشراف (PRS) جمعية التصنيف المنشأة عام ١٩٣٦ هى مؤسسة خبراء مستقلة تقدم خدماتها فى السوق الدولية.
وهى تعمل لخدمة المجتمع وتضع الشروط الفنية وتقوم بعمليات معاينة وتصدر الشهادات المناسبة.

★ PRS تساعد الملاك والأطراف المعنيين بضمان سلامة الأفراد والعائمات والمقاولات الأرضية وسلامة البضائع المنقولة وسلامة البيئة الطبيعية.

★ المقر الرئيسى موجود فى جدنسك Gdansk فى أحد المراكز الأوروبية للصناعة البحرية. ومازالت PRS تعمل على زيادة مكاتبها فى بولندا وفى خارجها.

كيف الحصول على التصنيف البولندى:

الخطوة الأولى:

الإتصال بقسم المعاينة بالمقر الرئيسى للهيئة أو أقرب فرع أو مكتب تمثيلى عندئذ. سوف تحصلون على المعلومات الأساسية وإستمارة طلب التصنيف لتقوموا بملئها وتوقيعها وختمها ثم إرسالها إلينا.
هذه الإستمارة تقدم لنا البيانات الأساسية عن سفينتكم وتصنيفها الحالى وموقفها القانونى مما سيحدد عملية تخصيص التصنيف.

١- إذا كانت سفينتكم مصنفة عن طريق هيئة تصنيف سينطبق عليها إجراء نقل التصنيف. يمكن قبول دورة التصنيف الخاصة بهيئة التصنيف السابقة ورغم أن جميع التوصيات يجب أن تنفذ فى المواعيد المحددة. فإن المعاينة السنوية يمكن أن تكون كافية لتخصيص التصنيف.
٢- إذا فقدت سفينتكم مرتبتها أو تصنيفها . فإن النطاق المطلوب للمعاينة يتم تحديده بالنسبة لتجديد التصنيف.
٣- فى حالة عدم تصنيف سفينتكم بالمرة . رجاء إرسال الوثائق الفنية الأساسية للتحقق منها وإقرارها وبعد ذلك. يتم تحديد نطاق المعاينة الأساسية التى سيتم إجراؤها كما فى تجديد التصنيف.

الخطوة الثانية: الإتفاق مع فرع الهيئة الذى يحدده قسم المعاينة بالنسبة لنطاق الوثائق الفنية المطلوبة وتفاصيل المعاينة وجميع الترتيبات الأخرى.

الخطوة الثالثة: تكونوا مستعدين للمعاينة. بعد إتمام المعاينة بنجاح يتم إصدار شهادة تصنيف مؤقتة للسماح بتشغيل السفينة.

الخطوة الرابعة: تحصلون على تأكيد التصنيف من خلال إصدار شهادة تصنيف بعد إستكمال تقرير المعاينة عن طريق المكتب الرئيسى للهيئة.

لماذا PRS؟

لأننا نكون جمعية صغيرة نسبيا بالمقارنة بجمعيات IACS . فإن كل عميل يتم معاملته باهتمام خاص لن تضلوا طريقكم فى هيكل ضخم ستعرفون دائماً مع من يمكنكم التخاطب. لن نترككم وحدكم وستجدون دائماً المساعدة.

سياستنا الرئيسية هى ضمان سلامة الأرواح والممتلكات فى البحر بالإضافة إلى حماية البيئة البحرية. نستطيع مساعدتكم بالنصيحة المتخصصة والسليمة فى ظروف السوق التجارية الصعبة.

على الرغم من أن إحدى مهامنا الأساسية هى وضع قواعد الإنشاءات الجديدة. فإن تصنيف السفن الحالية يمثل الإهتمام الأكبر لنشاطنا . يمكننا تحديد وتوضيح التعديلات على السفينة الحالية لتتوافق مع الشروط القانونية الحالية.

إن إجراء نقل التصنيف هو نفس إجراء IACS . وأننا لدينا خبرة واسعة تمكنكم من إتمام الإجراء بسهولة.

لأننا معترف بنا من الإدارات البحرية الرئيسية لإجراء الخدمات القانونية نيابة عنهم. فإن سفينتكم سيتم معاينتها وإصدار الشهادة لها من قبل منظمة واحدة وهى هيئة الإشراف والتصنيف البولندية لذلك فإن عملية تفتيش واحدة تغطى شروط اللوائح البحرية.

إننا نعمل وفقاً لنظام الجودة المعترف به من قبل PCBC (المركز البولندى للإختبار وإصدار الشهادات) الذى يضمن أعلى مستوى من الخدمات .

هيئتنا أيضاً تقدم خدمات خبيرة ومعاينة صناعية ونظم لإدارة الجودة والإدارة البيئية والسلامة.

وأخيراً فإننا لا نطلب تكاليف باهظة لن نكلفكم رسوم إضافية على نقل التصنيف ولكن على الخدمات المقدمة فقط .